

**Interacción tras el volante de los conductores de taxi en Bogotá:
estudio sobre la construcción de significados de su trabajo**

Karen Lorena Galeano Rodríguez & Daniela Madrigal Fernández
Monografía de Grado para optar por el título de sociólogas

Johanna Parra
Directora de tesis

Universidad del Rosario.
Escuela de Ciencias Humanas.
Programa de sociología
Bogotá
Semestre II, 2017

Agradecimientos

Damos gracias infinitas a Dios que nos dio la inteligencia y renovó nuestras fuerzas siempre que estuvimos cansadas. Agradecemos inmensamente a todos los conductores y conductoras de taxi que compartieron su tiempo, sus historias y su experiencia con nosotras, por ustedes y para ustedes hemos hecho esta investigación. Queremos agradecer especialmente a Fernando Galeano, quien más que nuestro informante, fue nuestro compañero en el trabajo de campo, pues no dudo en acompañarnos y en compartir con nosotras sus opiniones, anécdotas y aprendizaje sobre conducir taxi en Bogotá. Gracias a nuestras familias, incluyendo a Alegría y Abigail, por acompañarnos y animarnos en este proceso. Agradecemos a Mateo Díaz, por su amor y confianza, a Ricardo Henao, nuestro amigo de carrera, que con su disposición aportó a la realización de esta investigación. A nuestros demás amigos y amigas: muchas gracias por todo el apoyo que nos brindaron desde el principio hasta el final de la tesis. Gracias a Johanna Parra, nuestra directora de tesis, por sus correcciones y por guiarnos en la realización de nuestra primera gran investigación. Finalmente, agradecemos a todas las personas que de alguna u otra manera nos acompañaron en este proceso, agradecemos su paciencia y colaboración en la realización de esta monografía.

Resumen: El trabajo de los conductores de taxi va más allá de transportar individuos de un lugar a otro. En medio de los recorridos por la ciudad, los conductores de taxi construyen interacciones entre sí, con otros agentes sociales, con el taxi, con el espacio y con el tiempo, es en estas interacciones forman los significados sobre el trabajo de conducir taxi. Dado que existe un desconocimiento de dichos significados desde una perspectiva micro sociológica, la presente investigación retoma la teoría del interaccionismo simbólico propuesto por Herbert Blumer (1969), con el fin de analizar la construcción de significados sociales de la actividad de los conductores de taxi en Bogotá, Colombia. El análisis se complementó con las teorías del trabajo no clásico (De la Garza, 2010 & 2013) y de redes sociales (Lomnitz, 1975 & 1994). A partir del análisis de los datos a la luz de estas tres teorías, se mostró que las interacciones son el medio que permite la creación de significados que tienen los conductores de taxi de su trabajo; además las interacciones permiten la entrada a este trabajo, la permanencia y la supervivencia en el mismo.

Palabras claves: conductores de taxi, taxistas, interacciones, interaccionismo simbólico, significados, trabajo no clásico, redes sociales, masculinidad, apropiación del espacio, ciudad, movilidad.

Abstract: The taxi driver's work goes beyond to transport individuals from one place to another. While navigating throughout the city, taxi drivers build interactions with each other, with other social agents, with their taxi and with space and time. It is in those interactions, they create the meanings about their work, but there is a lack of understanding of those meanings from a micro-sociological perspective. For that reason, the present research point to analyze the construction of social meanings of the activity of taxi drivers in Bogotá, Colombia based on the theory of symbolic interactionism, proposed by Herbert Blumer (1969), non-classical work (De la Garza, 2010 & 2013) and social networks (Lomnitz, 1975 & 1994). The analysis of the data, showed that interactions are what allows the creation of meanings that the taxi drivers give to their work; in addition, the interactions allow the entrance of individuals to work as taxi drivers and its permanence in it.

Keys words: taxi drivers, interaction, symbolic interactionism, meanings, non-classic work, social network, masculinity, appropriation of space, city, mobility.

Tabla de Contenidos

Introducción	1
Metodología	4
Capítulo 1: Pasajeros: corazón del trabajo no clásico	10
Inicio del trayecto: extender el brazo a un conductor de taxi	11
Desarrollo del trayecto: interacciones verbales en el trayecto del servicio de taxi	16
Desenlace final del trayecto: interacciones verbales y materiales.	27
Conclusiones	29
Capítulo 2: “El taxi es la oficina de uno”	31
Personalización del taxi	32
Limpieza del vehículo	37
Conocimiento sobre el funcionamiento del vehículo de taxi	41
Construcción de interacciones con y a través del taxi	45
Conclusiones	47
Capítulo 3: "La gente cree que solo es manejar y no"	48
"La gracia de ser taxista es saber llegar a los lugares"	50
"Los taxistas nos zonificamos"	56
Conclusiones	62
Capítulo 4: "El conductor de taxi juega con el tiempo"	64
Propietario vs arrendatario	65
Una cosa es trabajar de día y otra de noche	68
"El trancón de esta ciudad"	71
La hora muerta	74
Conclusiones	75
Capítulo 5: ¿Qué es una "playa" o "isla" de taxis?	78
¿Quiénes y qué conforma una playa?	80
¿Qué se hace en una playa de taxis?	84
Dieta amarilla: la acción de alimentarse en las playas de taxi de Bogotá	85
El juego como medio de construcción de interacciones entre conductores de taxi	95
"Hablar con los compañeros, descansar un rato del trabajo": playa como espacio de ocio	99
¿Cuándo se crean las playas?	102
Conclusiones	104
Capítulo 6: Redes sociales y de reciprocidad	107
Entrada al mundo de los conductores de taxi	108
Compañerismo entre conductores de taxi	111
Fiesta de la Virgen del Carmen: la patrona del gremio amarillo	121
Conclusiones	129
Capítulo 7: Conducir taxi: ¿Un trabajo de meros machos?	132
Las playas y "la hora del rulo"	133
Mujeres que no le temen al volante	138
"Los hombres a las calles y las mujeres a las ollas"	142
Conductores de taxi: los guerreros de la movilidad	146
Conclusiones	154
Conclusiones Generales	156
Referencias	167

Introducción

El significado del trabajo desempeñado por los conductores de taxi en Bogotá va más allá de conducir el vehículo y llevar un individuo de un lugar a otro. En medio de los recorridos por la ciudad, los conductores de taxi generan interacciones con sus pasajeros, con otros conductores, con otros objetos y agentes sociales que se encuentran en el ámbito de su ocupación. Dichas interacciones son el fundamento que le permite a los conductores construir los significados sobre su trabajo.

De ahí, que el propósito de la presente investigación fuera analizar e interpretar los significados que tiene para los conductores de taxi de Bogotá su trabajo a través de las interacciones que construyen entre compañeros, ya que existe un desconocimiento de dicho significado y del papel de los conductores en el servicio de transporte público de la ciudad. Este desconocimiento se refleja en la ausencia de datos exactos sobre los conductores de taxi que trabajan en la ciudad. Por el contrario, sí existen datos sobre la cantidad de taxis que recorren Bogotá. En el 2009, se hizo un cálculo aproximado de 52,000 taxis trabajando en la ciudad, distribuidos en las 47 empresas habilitadas (Acevedo & Rodríguez, 2012).

La dificultad de conocer el número de conductores de taxi que trabajan en Bogotá se relaciona con dos dinámicas. La primera, el modo en que los individuos entran a trabajar como conductores, ya que lo hacen a través de redes sociales (Clyde, 1969) y redes de solidaridad o compañerismo (Lomnitz, 1975). Aquellos aspirantes que quieran ingresar a esta labor y no cuentan con vehículo propio deben contar con un recurso fundamental: personas allegadas – especialmente familiares, amigos, compañeros de algún trabajo anterior– que brindan información sobre quién puede arrendarles el taxi, cómo acceder al trabajo y de cómo desarrollar la ocupación de conductor de taxi (De la Garza & Pogliaghi, 2011).

A través de redes sociales —que son los lazos de amistad o unión que cualquiera que crece en la sociedad en parte hereda y en gran parte construye por sí mismo a través de interacciones continuas (Clyde, 1969)— se difunde información que le permite a los individuos interesados adquirir el vehículo taxi para trabajar con este. Las recomendaciones de personas cercanas suelen ser el incentivo para el ingreso a la labor de conducir taxi, son la fuente que provea el “saber cómo” realizarlo y en ocasiones también, el contacto con quien pueda officiar como arrendador del vehículo o quien facilite los recursos económicos necesarios para comenzar a trabajar (De la Garza & Pogliaghi, 2011, p. 7). Por la forma en que los conductores ingresan al trabajo, no hay un registro que dé razón de la cantidad de conductores de taxi que laboran en la ciudad ni en las empresas de taxi, ni ninguna otra entidad.

La segunda dinámica se relaciona con la distribución de turnos que tienen los conductores de taxi para poder prestar el servicio en la ciudad las 24 horas del día. Los conductores diferencian las modalidades de turnos con los términos *turno largo* y *doble turno*. Según la aproximación de Acevedo & Rodríguez (2012), 9.000 conductores de taxi trabajan en doble turno¹ y 41.000 en turno largo². Esta dinámica de turnos dificulta el conocimiento de la cifra de conductores que conducen cada vehículo de taxi de la ciudad, pues el número conductores de un vehículo de taxi varía según el turno.

Lo anterior nos lleva a reconocer otra diferencia que hay entre los conductores: conductores propietarios³ y arrendatarios⁴ de los taxis. En Bogotá, hasta el año 2009, el 84% de los taxis que trabajan de noche fueron alquilados por conductores no propietarios (Acevedo & Rodríguez, 2012). Esta clase de conductores deben pagar una cuota por el alquiler del vehículo, o lo que los conductores de taxi llaman *producido*⁵. La cantidad de la cuota varía en relación con el turno y lo acordado con el propietario del taxi. Si el turno es doble, se paga entre \$55.000 a \$60.000; si el turno es largo, estos pagan de \$80.000 a \$90.000. Dicha cuota se debe entregar al propietario del vehículo sin importar si quien lo alquila haya generado o no alguna ganancia.

Diariamente los conductores de taxi logran movilizar el 7% de los habitantes de Bogotá. Los recorridos se caracterizan por ser cortos, en promedio, duran 34 minutos (Acevedo & Rodríguez, 2012). Durante este tiempo de trayecto, el pasajero y el conductor interactúan, en tanto que la acción de cada uno se dirige o relaciona con el otro (Blumer, 1969). Un individuo solicita el servicio de taxi, el conductor responde esta solicitud, interpreta al solicitante como pasajero, este le indica al conductor el destino, el conductor lo transporta y finalmente este le cobra al cliente por el servicio. La interacción a lo largo del trayecto está presente.

En este sentido, conducir taxi es una ocupación en la que se generan e intercambian símbolos –significados cognitivos, emocionales estéticos o morales– por medio de interacciones que tiene el conductor con su pasajero. Se trata entonces de una producción inmaterial, ya que se producen símbolos y significados, por medio de la interacción entre conductor y pasajero, de manera que el cliente está involucrado en dicha producción. Enrique De la Garza (2010 & 2013) ha relacionado este tipo de producción inmaterial que se da en los trabajos que ofrecen servicios,

¹ Modalidad de operación en la cual el taxi es conducido por dos choferes en turnos de doce horas o menos, dependiendo de lo acordado con el propietario del taxi (Acevedo y Rodríguez, 2012).

² Modalidad de operación en la cual un solo conductor opera el taxi y tiene la libertad para seleccionar el horario de trabajo.

³ Propietario del vehículo taxi.

⁴ Conductor de taxi que paga alquiler por el arriendo del taxi a propietario del vehículo.

⁵ Cantidad de dinero que debe entregarle el conductor al propietario por el alquiler.

como el de los conductores de taxi, al concepto de trabajo no clásico.

Otra de las características de los trabajos no clásicos es que estos son desterritorializados. Este término hace referencia a que no hay un lugar ni tiempo restringido para desempeñar su labor, como es el caso del trabajo de conducir taxi. Lo anterior permite que los conductores de taxi construyan interacciones con otros actores sociales diferentes a los pasajeros, como lo son otros conductores de taxi, las *tinteras*, los vendedores de gasolina y los policías de tránsito, entre otros. Dichas interacciones también hacen parte de la producción simbólica de su trabajo, pues aportan para construir lo que significa el trabajo para ellos. En otras palabras, definen qué es el trabajo del conductor de taxi, cómo se trabaja y qué se produce (De la Garza, 2010 & 2013).

Sin embargo, para llegar a los significados sobre el trabajo de conducir taxi en Bogotá analizamos principalmente las acciones que los conductores de taxi construyen entre sí, ya que los individuos realizan una acción hacia un objeto –que puede ser un objeto físico, un ser humano o un ideal– en la medida en que éste tenga significado para ellos. No obstante, los signos de los objetos se crean a través de los encuentros entre individuos y se sostienen o modifican a través del proceso de interpretación que viven los humanos, cuando se encuentra con los objetos (Blumer, 1969).

Así las cosas, visitamos restaurantes, lavaderos, talleres o espacios de reunión que los conductores llaman *playas*, durante el día y la noche. Estos espacios son concurridos por los conductores dentro de los turnos asignados y durante los periodos de tiempo donde no hay gran demanda del servicio, lo que estos llaman *hora muerta*. Asimismo, identificamos encuentros entre conductores de taxi fuera del turno de trabajo, en los cuales estos crean significados sobre su labor, como la Celebración de la Virgen del Carmen. Las acciones e interacciones analizadas a lo largo de esta investigación fueron de conductores de taxi en su gran mayoría hombres y cuyas edades oscilaban entre los 30 y los 50 años.

Metodología

La presente investigación fue desarrollada desde el enfoque metodológico cualitativo, el cual tiene como característica entender lo social como una realidad construida, conocida, interpretada y expresada por los individuos que viven en ella (Marini & Singer, 1988 y Lefebvre, 1932 citado en Bonilla & Rodríguez, 1997). Dicho enfoque, reconoce que las condiciones y situaciones que se presentan en la realidad son únicas e irrepetibles (Ortiz, 2013), de ahí que los resultados que serán presentados a lo largo de esta monografía sólo sean válidos para el caso particular que se estudió: los significados que alrededor de 58 conductores de taxi construyeron sobre su trabajo a partir de sus interacciones.

El análisis de las interacciones se hizo tomando como referencia los postulados del interaccionismo simbólico desarrollados por Herbert Blumer (1969), quien propuso que las acciones que los seres humanos construyen son guiadas por los significados que tienen los objetos para estos. Además, dichos significados se crean o modifican a través de los encuentros entre individuos y por medio del proceso de interpretación que viven los humanos, cuando se encuentra con los objetos. Estas premisas están basadas en la propuesta de George Herbert Mead (1934), quien estableció una diferencia entre el *self* (el cual permite el proceso interpretativo) y el cuerpo (citado por Collins, 1994).

En esta medida, y siguiendo a Mead, entendimos a los conductores de taxi como seres sociales que poseen *self*. Este concepto hace referencia a que cada sujeto puede ser objeto de sus propias acciones, en tanto se piensa como otros lo ven para poder construir el tipo de objeto que es para sí mismo— lo cual le permite guiar sus acciones. Así, cada conductor interactúa consigo mismo, se indica lo que quiere, cómo lo va a hacer y determina el significado que tienen los objetos a los que se enfrenta —entendiendo objetos como objetos físicos, seres humanos, categorías de seres humanos, ideales o actividades que se encuentra en su vida diaria (Blumer, 1969).

Teniendo en cuenta lo anterior, entendimos el trabajo de conducir taxi como un objeto cargado de significados, el cual guían la forma en que los conductores actúan hacia su oficio. Reconocimos que las interacciones que cada conductor tiene con su *self*, con otros agentes sociales y con ciertos objetos intervienen en la construcción de lo que se comprende como la labor de conducir taxi. Por esto, no hay un único significado que los conductores construyen en sus interacciones, sino múltiples. De ahí, que decidimos exponer, analizar e interpretar algunos de los distintos significados que componen lo que significa conducir taxi en Bogotá para los mismos conductores, ya que son estos quienes construyen las interacciones que posibilitan su

labor de trabajo. Por ello, se analizaron las interacciones que tienen los conductores con sus pasajeros, el espacio y tiempo, con ellos mismos y con los demás sujetos y objetos asociados en el ámbito de su trabajo.

Para esto, se hizo uso de la etnografía como método cualitativo y del diario de campo como principal herramienta de recolección de datos. A través del uso del método etnográfico, nos fue posible participar abiertamente de las actividades que los conductores de taxi realizaron (Hammersley & Atkinson, 1994) con el fin de poder recolectar, comprender e interpretar los significados que los conductores tienen sobre su trabajo desde su cotidianidad. La recopilación de información se realizó durante el trabajo de campo, el cual se llevó a cabo principalmente entre diciembre del 2015 y mayo del 2016; con excepción de algunos datos recolectados en algunos días de los meses de octubre del 2015, julio y noviembre del 2016 y febrero y marzo del 2017.

Los lugares que fueron foco de observación durante la etnografía fueron identificados por recomendaciones de Lorenzo, conductor propietario de taxi que nos acompañó a lo largo del trabajo de campo, dado que es familiar de una de nosotras. Adicional a esto, Lorenzo también nos permitió acompañarlo durante su jornada laboral. La familiaridad de una de nosotras con el trabajo de los conductores de taxi proporcionó un reconocimiento previo del trabajo de los conductores y la forma en que estos realizan su trabajo. Por otro lado, el contacto más cercano que la otra de nosotras tuvo al trabajo de los conductores de taxi fue como pasajera; no obstante, también aportó a los análisis de la investigación. La anterior situación permitió que cada una tuviera una perspectiva diferente de las interacciones de acuerdo a la posición que tenía. Ambas posiciones tuvieron efecto en las relaciones que se establecieron y de la misma manera en la recolección de información.

Por medio de la observación, como instrumento metodológico, empezamos a reconocer las interacciones que tenían los conductores entre sí y con los demás agentes asociados, adicional a esto, nos llevó a identificar acciones comunes en los conductores de taxis en diferentes espacios y en diferentes momentos del día. Entonces, y como caracteriza a esta herramienta, se posibilitó la aproximación a los conductores de taxi de tal forma que tuvimos acceso a los significados que guían sus comportamientos (Hammersley & Atkinson, 1994). Con este instrumento pudimos observar y describir los comportamientos de los conductores de taxi en los diferentes espacios que visitamos y nos dio indicio para la construcción de las categorías de análisis de los datos recolectados en el trabajo de campo.

Las interacciones observadas durante nuestras visitas a los diversos espacios de encuentro donde se reúnen los conductores de taxi y en los espacios donde desarrollan su trabajo fueron documentadas y descritas en nuestros diarios de campo respectivamente. Cada una realizó su

diario de campo de manera individual, documentado en estos detalles que, a criterio personal, eran relevantes. Una vez finalizamos el trabajo de campo, se realizó una relectura sistemática de ambos diarios de campo para construir las categorías de análisis de la investigación. Este proceso de categorización consistió en la asignación de conceptos a un nivel más abstracto, entendiendo categorías como conceptos derivados de los datos que representan fenómenos, estos, son ideas analíticas pertinentes que emergen de nuestros datos, además poseen un poder conceptual puesto que tienen la capacidad de reunir grupos de conceptos o categorías (Romero, 2005).

Una vez agrupamos los conceptos más frecuentes hallados en los diarios de campo, se inició el proceso de establecer posibles relaciones entre estos, teniendo en cuenta los significados que construyen los conductores de taxi sobre su labor. A partir de la agrupación de los conceptos en común que tenían los dos diarios de campo, se dio la creación de categorías. Dichas categorías son presentadas y analizadas, algunas de manera individual y otras transversalmente, en los siete capítulos que componen la presente monografía. Consideramos relevante mencionar que el orden en que son presentadas las categorías se relaciona con los significados que socialmente se han construido del trabajo que ejercen los conductores de taxi. Es decir, que para establecer el orden que proponemos para presentar los datos, partimos de los significados que interpretamos la sociedad ha construido del trabajo de los conductores, para así adentrarnos a los hallazgos de la investigación.

En el primer capítulo se desarrollan los significados que se construyen sobre conducir taxi a través la interacción conductor y pasajero, es decir, que nuestra primera categoría a analizar fue la interacción conductor-pasajero, la cual es fundamental para definir la producción de este trabajo como inmaterial y perteneciente a la categoría de *trabajo no clásico*, término acuñado por Enrique De la Garza (2010). A través del instrumento metodológico de la observación participante pudimos interpretar la realidad social de los conductores de taxis durante los recorridos con los pasajeros y cotejar lo que los conductores hacen y lo que aparentan ser (Guashch, 2002). Realizamos siete recorridos como pasajeras, que tardaron aproximadamente 20 minutos cada uno. De esta experiencia, observando como pasajeras, nos fue posible analizar que aunque las interacciones entre conductor y pasajeros son las más representativas en el trabajo de conducir taxi en Bogotá, estas no son las únicas relevantes para definir el trabajo de conducir taxi.

El segundo capítulo se enfoca en los significados que los conductores han construido sobre el taxi, entendiendo la relación como un *complejo* conductor-vehículo (Featherstone, 2003), que permite que el individuo que conduce taxi se signifique como conductor de taxi. Esta

relación es importante, dado que el conductor se piensa así mismo como tal por la acción de interactuar con el vehículo taxi, además de ser el espacio físico móvil en el cual interactúa con los pasajeros. A lo largo de este capítulo se analiza la categoría de la interacción del conductor con el taxi. Los datos fueron recolectados a partir de observación y por medio de las entrevistas etnográficas informales que se realizaron a varios conductores de taxi durante nuestro trabajo de campo, dado que así nos fue posible comunicar preguntas específicas que teníamos sobre su trabajo en términos familiares, para comprender los significados del trabajo de conductor de taxi (Taylor & Bogdan, 1987). Este tipo de entrevista se da en una secuencia específica, lo cual es útil para dar espacio a la espontaneidad del entrevistado, es decir, a su voz fuera de los discursos formales (Valles, 1999).

Adicionalmente, estas entrevistas nos permitieron darle voz a los conductores para que nos relataran significados que conforman a quienes conducen taxi, como lo es el conocimiento espacial de la ciudad, el cual es entendido por ellos como el conocer vías en la ciudad, las rutas alternas para evitar los trancones las áreas peligrosas, seguras o con tráfico. Poseer este conocimiento se traduce entre los conductores como uno de los significados de “manejar bien” y de ser conductor de taxi. En este sentido, la ciudad como espacio es un objeto hacia el cual los conductores constantemente actúan en su trabajo, así como también el tiempo. De ahí, que en el capítulo cuatro se evidencia el tiempo como un objeto transversal en el trabajo de conducir taxi, en la medida que configura los significados conducir taxi, ya que las acciones de los conductores hacia el tiempo regulan todo el trabajo de manejar taxi a tal punto que define qué es el trabajo del conductor de taxi, cómo se trabaja y qué se produce (De la Garza, 2013).

Hemos reconocido que el tiempo y el espacio son objetos indispensables para la construcción de interacciones, lo cual no es tenido en cuenta por Blumer (1969) ni por De la Garza (2013). Sin embargo, ambos objetos son centrales para quienes trabajan como conductores de taxi en la medida construyen su labor cuando se movilizan en tiempo y espacio. Más aún, para este último autor, conducir taxi cuestiona los límites de tiempo y espacio que se tiene en trabajos clásicos. No obstante, los conductores de taxi han apropiado espacios y tiempos dentro de esa libertad espacio-temporal que destacan de su trabajo. De ahí, que el capítulo cinco se orientó hacia los significados que los conductores han construido sobre espacios concretos de la ciudad de los cuales se sienten parte y al mismo tiempo como estos espacios funcionan como medios para que ellos se den el significado de conductores de taxi en Bogotá: “Las Playas”. Este análisis se hizo retomando los postulados del interaccionismo simbólico de Blumer (1969) junto con las propuestas Vidal y Pol (2005) referentes a la apropiación del espacio por medio de la acción-transformación, identificación simbólica y usos del espacio.

Las interacciones observadas en los espacios en donde se reúnen los conductores de taxi nos permitieron identificar otra de las categorías de análisis: la creación de redes sociales entre conductores de taxi, la cual es analizada en el capítulo seis. Por medio de los instrumentos metodológicos de la observación participante y de la observación fotográfica, identificamos diversas dinámicas en las interacciones de los conductores según el espacio y la hora del día en que se interactúa allí, además, las fotografías sirvieron como ilustraciones de aspectos de actividades que no se describen fácilmente (Kawulich, 2005).

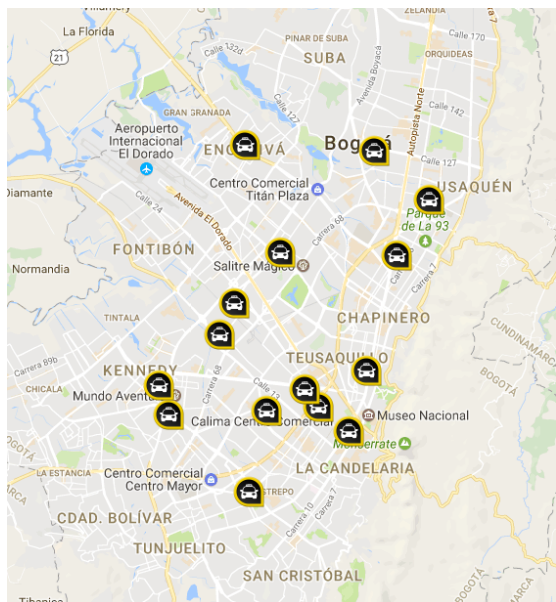
Además, la creación de las redes sociales por parte de los conductores de taxi son interpretadas por estos con el significado de como unidad y, por lo tanto, la unidad también es uno de los significados que se ha construido sobre el trabajo de conducir taxi, pues los conductores, al no arraigar el significado de confianza a las instituciones que deben brindarles seguridad y capacitarlos en el oficio de conducir taxi, crean redes de intercambio de: favores, información sobre el ejercicio del trabajo de conducir taxi y de apoyo en situaciones de peligro entre ellos, para sobrevivir y mantenerse en el oficio. Adicionalmente, algunas de las redes de intercambio son interpretadas como redes de amistad, según la cercanía y vecindad que tengan los conductores de taxi de un grupo.

Finalmente, en el último capítulo nos enfocamos en los significados masculinos que tiene el trabajo de conducir taxi, puesto que se ha formado una conducta masculina que permea el significado de conducir taxi en Bogotá. Para analizarla se hizo uso del arquetipo guerrero (Gillette & Moore, 1993) y a actitudes asociadas a los hombres (Aguilar, 2003), como los conocimientos técnicos sobre el auto y gusto y habilidad por conducir que se asocian con lo que significa ser hombre, pero que han adoptado las conductoras mujeres.

Pues bien, es relevante mencionar que inicialmente nuestro objeto de análisis fueron los conductores de la empresa Taxis Verdes S.A.S, ubicada en Bogotá, dado que Lorenzo, nuestro informante, tenía contacto con algunos conductores vinculados en esta empresa. Algunos de los trabajadores administrativos de la empresa también fueron tenidos en cuenta al momento de la etnografía. Posteriormente, a través de la recolección de datos notamos la importancia de explorar otros espacios en donde se construyeran otro tipo de acciones entre los conductores, pues en la empresa el tiempo de encuentro entre conductores es corto y el espacio limitado. Por lo anterior, visitamos La Terminal de Transportes de Bogotá, ya que es un espacio de encuentro cotidiano entre numerosos conductores de taxi. Dentro de la Terminal se ha destinado una plazoleta exclusiva para el servicio de taxi dentro de sus instalaciones, el cual cuenta con atención al público y servicio de taxi las 24 horas al día y los 365 días del año, dado que los pasajeros llegan en diferentes horarios y días y solicitan el servicio de taxi para completar su recorrido en

la ciudad.

Adicional a los espacios anteriormente mencionados, visitamos cuatro puntos de encuentro, incluyendo La Terminal, a los que los conductores se refieren como *playas* o *islas de taxi*. El primero está ubicado en la avenida Caracas con calle 42, detrás de La Funeraria Los



Olivos. El segundo punto de encuentro que visitamos se localiza en la calle 85, una cuadra arriba de la Autopista Paseo de los Libertadores, conocida popularmente como la Autopista Norte. Específicamente, la *playa* de la 85 se forma en las noches en el andén que separa las dos calles que van cada una a diferente sentido, una hacia la carrera 15 y otra hacia la Autopista Norte. En este separador, se sitúan varias vendedoras de alimentos. Para comprarles, los conductores rodean el separador con los taxis, por lo que el separador se convierte en una isla en medio de los taxis.

Galeano, L.; Madrigal, D. [Mapa](#) de lugares visitados, 2017

El tercer punto de encuentro que visitamos en horas de la noche fue en la Calle 106 con 15, cerca de los parqueaderos de un concesionario que queda en la calle 15 y un parque. Además, se encuentran dos vendedoras mujeres que se turnan los días para trabajar. Ellas tienen un carro de mercado pequeño, el cual llevan con ellas a medida que rotan por donde se encuentran los conductores para vender lo que estos le solicitan.

El cuidado del taxi es fundamental en el trabajo del conductor, por esto se hizo observación en dos talleres. El primero es un taller-aseguradora localizado en la calle primera con carrera 20. El segundo, está localizado en la avenida primera de mayo, en el sector de los talleres el cual abarca la primera de mayo desde la calle 27 hasta la altura de la Av. Caracas. También se hicieron visitas a un lavadero, que está abierto las 24 horas del día, el cual se encuentra ubicado en carrera 27 con calle 21 sur y a la administradora de taxis Tax Colombia en la calle 39 con calle 10, cerca del sector de San Andresito de la 38. Por último, se realizaron observaciones en dos restaurantes de Bogotá, uno diurno y otro nocturno. El restaurante diurno que visitamos está ubicado en la glorieta de la Primera de Mayo con calle 50 y no tiene un nombre específico, el lugar solo tenía un letrero que decía “almuerzo a \$4.500”. El restaurante nocturno de “caldo parao”, queda en la Av. rojas con calle 68.

Capítulo 1

Pasajeros: corazón del trabajo no clásico

El servicio de taxi hace parte del sector terciario de la economía, en el cual, se incluyen todas aquellas actividades que si bien, no producen bienes tangibles, aportan a esta (Banrepcultural.Org, 2016). En otras palabras, en el sector terciario se agrupan todas aquellas actividades que no transforman la materia, pero que generan servicios que satisfacen las necesidades de los individuos. En el caso de los conductores de taxi, las interacciones que se dan entre trabajador y cliente generan una producción inmaterial, una producción simbólica, la cual se refiere a los símbolos —significados cognitivos, emocionales, estéticos o morales— que se establecen por medio de las interacciones que se dan entre conductor y pasajero.

En este sentido, las interacciones son la condición misma que le permite al conductor de taxi genera el cimiento de la producción simbólica. Enrique de la Garza (2010 & 2013) definió este tipo de trabajos, donde la producción es simbólica, bajo el concepto de *trabajo no clásico*. Una de las principales características del trabajo no clásico es la participación del cliente en el proceso de producción de símbolos (De la Garza, 2010 & 2013), en el caso de la labor desempeñada por los conductores de taxi, las interacciones no las construyen estos independientemente, por eso, el pasajero es un actor que participa en la producción del trabajo de conducir taxi.

Pues bien, las interacciones entre conductores y pasajeros no solo construyen la producción del trabajo de conducir taxi, sino, que aportan a la construcción de significados sobre esta actividad (Blumer, 1969 & De la Garza 2010 & 2013). De ahí que, en el presente apartado tratemos sobre las interacciones que se construyen entre los conductores de taxi y sus pasajeros durante los recorridos que se hicieron dentro de Bogotá, entre diciembre del 2015 y febrero del 2017. Lo anterior, con el fin de interpretar el significado que se construye sobre conducir taxi en las interacciones entre conductores y pasajeros.

Para empezar. es importante decir que el trabajo de conducir taxi ha sido interpretado, a lo largo de este texto, como un objeto⁶. En este caso, los objetos son: la actividad de conducir taxi, los pasajeros, los conductores, el tiempo y el espacio. En las interacciones que los individuos tienen con los objetos estos son cargados de significados, por ello, es relevante retomar los postulados de la acción propuestos por Blumer (1969):

⁶ Entendiendo objetos como objetos físicos, seres humanos, categorías de seres humanos, ideales o actividades que se encuentra en su vida diaria (Blumer, 1969).

1. Los seres humanos actúan hacia un objeto guiados por los significados que estos tienen para ellos.

2. Los significados de los objetos se crean a través de los encuentros entre individuos.

3. Los significados del objeto se sostienen o se modifican a través del proceso de interpretación que viven los humanos, cuando se encuentra con los objetos (p. 5).

Adicional a los postulados, en nuestro análisis también retomamos la definición de interacción simbólica propuesta por Herbert Blumer (1969), quien entiende que la interacción simbólica se caracteriza porque el individuo interpreta la acción del otro antes de responderla. Esto indica que no hay una respuesta fija y determinada, sino que cada individuo responde a una acción basado en el significado que le da al objeto hacia el cual actúa. Tales objetos pueden ser físicos, seres humanos, actividades, instituciones o ideales (Blumer, 1969).

Las acciones que el individuo produce y recibe son indicadores de lo que desea que el otro haga o comprenda, por eso, cuando el significado es compartido por ambas personas, entonces se comprenden y se genera una interacción simbólica (González de la Fe, 2003 p. 203 & Blumer, 1969, p. 4-5). La interacción simbólica también comprende la presentación de gestos y respuesta a estos. Según George Mead, los gestos son: “alguna parte o aspecto de una acción que está en curso, la cual simboliza el acto largo o completo del cual es parte” (Mead, 1934, citado por Blumer, 1969, p. 9). Es decir, declaraciones, comandos o señales que se expresan al otro, el cual reconoce la idea de la intención o el plan de la acción que el individuo va a realizar.

Desde estos principios, presentamos el análisis de los significados de las acciones e interacciones que se dan entre conductores de taxi y los pasajeros. Según los datos recolectados, reconocimos tres momentos claves: interacciones en el inicio del trayecto, interacciones entre pasajero y conductor en el desarrollo del trayecto e interacciones en el desenlace final del trayecto. Estas ocurren desde el momento de solicitar el servicio de taxi hasta que se termina el recorrido. Además, dichas interacciones evidencian la producción simbólica que identifica De La Garza (2010), como la producción inmaterial que se genera en el trabajo no clásico.

Inicio del trayecto: extender el brazo a un conductor de taxi

La primera interacción simbólica que identificamos en el inicio del trayecto se construyó en la solicitud de servicio de taxi en las calles, vías o avenidas de Bogotá. Los individuos solicitaron el servicio de taxi a los conductores por medio de un gesto físico: levantar el brazo. En esta forma de solicitar el servicio, a diferencia de las que se dan por aplicaciones o

telefónicamente, se manifiestan las interpretaciones que tanto conductor como pasajero les dan a los gestos que se realizan y los cuales dan inicio a la interacción entre estos.

Cuando un individuo reconoce visualmente a un taxi disponible —esto es sin pasajero a bordo— y necesita el servicio, extiende el brazo y la mano para mostrar físicamente su petición de solicitar el servicio al conductor. Extender el brazo es un gesto que indica la acción que el individuo está planeando hacer, movilizarse usando un taxi, pero también de cómo espera que el conductor responda: que lo transporte a su lugar de destino. En esta medida, se construye una interacción simbólica, ya que el gesto de extender el brazo tiene el mismo significado para los sujetos inmersos en la comunicación gestual, por lo cual las dos partes se entienden una con la otra (Blumer, 1969).

Los individuos, sean pasajeros o conductores, son capaces de leer los gestos del otro y cada uno entra en un proceso de interpretación, en donde interactúa con el *self*⁷ para indicar cómo actuar frente al otro. Adicional a esto, cada individuo interpreta cómo se ve a sí mismo, cómo lo ve el otro y qué significado tienen sus acciones para poder responder a las situaciones a las que está llamado a actuar, trazando de esta manera el mapa de acciones a la luz de su interpretación⁸ (Blumer, 1969).



Levantar el brazo como forma de solicitar el servicio.
Foto por: Lorena Galeano, noviembre 27 de 2014

En el caso de los conductores de taxi que analizamos en las vías de Bogotá, el inicio de la interacción entre conductor y solicitantes, se da frecuentemente con el gesto de levantar el brazo para que el conductor reconozca que necesita ser transportado. Desde ahí, el conductor entra en un proceso de interpretación de dicho gesto consigo mismo, en el cual también identifica el objeto hacia el cual debe actuar, en este caso los solicitantes del servicio, y seguidamente los conductores seleccionan, transforman y, finalmente, conciertan, los significados que el gesto del individuo tenía para ellos a la luz de la situación en la que estaban localizados concertar la línea de acciones que van a realizar (Blumer, 1969).

Se presentaron dos tipos de acciones que mostraron los significados que los conductores les dieron a los gestos que hicieron los solicitantes del servicio de taxi. Por un lado, están los

⁷ Es la capacidad de verse a sí mismo como un objeto social; el self tiene la peculiar capacidad de ser tanto sujeto como objeto. Así pues, el self surge del proceso social. El mecanismo general del self es la capacidad de las personas de ponerse en el lugar de otros con el fin de actuar como esos otros actúan y verse a sí mismas como las ven otros.

⁸ Traducción propia

conductores que detuvieron el taxi para interactuar a través de símbolos verbales con el solicitante, para preguntar por el destino del solicitante. El detenerse fue un gesto, en términos de Mead, en la medida que se enmarca en una acción más prolongada la de transportarlos o no al lugar que ellos requerían.

Según la respuesta que dé el solicitante, el conductor guiará sus acciones hacia éste, teniendo en cuenta que tan conveniente es para él transportar al solicitante a dicho destino. De tal manera, que dependiendo de los significados que los conductores tienen sobre el destino al que se dirige el solicitante deciden transportarlo o no. Lo anterior, muestra que la acción de parar el taxi, no significa en todas las ocasiones que el conductor le haya dado el significado de pasajero al solicitante.

Por otro lado, en algunos casos, los conductores expresaron por medio de diversos gestos como movimientos de manos, movimientos de cabeza, palabras o el seguir conduciendo sin detener el auto, que no ofrecerían su servicio de transportar al solicitante. De esta manera, por medio de los gestos anteriormente mencionados, los conductores de taxi guiaron sus acciones con la intención de que estas fueran interpretadas por los solicitantes como negación del servicio. Los conductores no le dieron el significado de clientes a los individuos que solicitaban el servicio, estos no actuaron hacia ellos como conductores del servicio, por lo cual allí terminó la interacción.

Para que un conductor defina el significado de un individuo como pasajero, y por tanto realice la acción de recogerlo, este entra en un proceso de interpretación consigo mismo. donde tiene en cuenta sus deseos, objetivos, metas, y acciones anticipadas de los otros individuos, la imagen de sí mismo y el posible resultado de una acción que realice, adecuando y transformando a una la línea de conducta que se proyecta realizar. Por esto, no hay una tipificación fija de quién es un cliente, sino que cada conductor determina cómo actuar frente a los que solicitan su servicio, basado en lo que cada uno define como pasajero.

Para ejemplificar otra vía de seleccionar pasajeros, diferente a la gestual, presentamos los casos de Álvaro y Marco⁹, ambos conductores de taxi. El primero trabaja en el turno de noche y alquila el vehículo de taxi para prestar el servicio, mientras que el segundo es propietario y trabaja de 5:30 a.m. a 6:00 p.m. Álvaro, tiene alrededor de 50 años y trabaja cerca de la zona de la calle 85 los viernes y fines de semana, ya que considera que es un lugar concurrido por quienes visitan los múltiples bares localizados en el sector. Además, sólo trabaja por medio de aplicaciones para solicitar servicio de taxi a través de los celulares, ya que opina que es más

⁹ Los nombres de los conductores y demás agentes sociales que hacen parte del ámbito del trabajo que se presentarán a lo largo de la monografía han sido cambiados por seudónimos inventados con el fin de guardar su anonimato.

seguro trabajar así en el turno nocturno.

Por su parte, Marco, quien tiene 47 años, solo trabaja durante el día porque considera que la noche es insegura, adicionalmente comentó: “uno va haciendo un perfil (del pasajero) y en la noche no puedo ver el perfil, veo uno de lejos y cuando lo recojo es otro”, (Marco, conductor de taxi, La Castellana, febrero 28 de 2017, 8:00 pm). Por lo anterior, decide no trabajar de noche y usar las aplicaciones durante las horas en que las que labora, dado que puede tener el nombre del cliente y saber dónde lo recogió. En caso de que el cliente no le pague, el conductor reporta a la aplicación el inconveniente y esta le paga el trayecto.

En los anteriores casos se evidencio que para estos dos conductores los individuos que solicitan el servicio en la calle no son clientes potenciales, pues al no tener información sobre ellos, como la que brinda las aplicaciones, no interpretan al solicitante como pasajero. Caso contrario sucede con las personas que solicitan el servicio por medio de las aplicaciones, pues a estas solicitudes son interpretadas por Marco y Álvaro como posibles pasajeros. Adicionalmente, Marco ha construido un perfil con ciertas características para determinar si construye la acción de transportar o no quienes solicitan su servicio.

La construcción de los perfiles que los conductores de taxi hacen sobre los solicitantes del servicio está influenciada por los significados que se han construido sobre la vestimenta de los solicitantes del servicio, la zona en la que estos se encuentra al momento de hacer el gesto de extender el brazo, de los acompañantes del mismo y la zona a la que se dirige entre otras. De manera que los conductores de taxi actúan hacia el posible pasajero guiados por los significados que han construido de las características anteriormente mencionadas.

Otro caso que muestra la multiplicidad de vías que los conductores utilizan para definir a un pasajero es el de Irma, mujer de aproximadamente 60 años que trabajó conduciendo taxi durante 10 años vinculada con la empresa *Taxi Aeropuerto*, pero en el 2015 se retiró. El espacio desde el cual Irma prestaba el servicio de taxi era el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá, desde allí transportaba a los pasajeros hacia las diferentes zonas de la ciudad. Una vez Irma dejaba a los pasajeros, prestaba el servicio de taxi a las personas que iban a lugares aledaños a su zona de trabajo o en camino a este.

De manera que, aunque Irma hiciera servicios fuera de su punto de trabajo, solo se restringía a servicios que le permitan volver al Aeropuerto, por lo que cualquier individuo que solicitara su servicio para dirigirse a un destino fuera de este perímetro, no era interpretado para Irma como pasajero, por lo que dirigía su acción de no detenerse a solicitantes en las vías. Así pues, en este proceso de interpretación, en el cual Irma definió el significado de quienes era sus clientes, también se indicó a sí misma de quién era conductora: sólo de aquellos individuos que

se acercaran a su zona de trabajo.

Lo dicho hasta aquí ha mostrado que los conductores determinan al solicitante del servicio de taxi como pasajero, dependiendo de sus deseos, metas, objetivos y acciones anticipadas de los otros. Es decir, que entre todos los conductores no hay una tipificación fija de quién es o no pasajero. Con todo, tanto los conductores que recogieron a los solicitantes de su servicio por medio de gestos como los conductores que no lo hicieron, construyeron una interacción simbólica, dado que en los dos casos respondieron al significado que tenía el gesto de extender el brazo. Esto indica que ambos individuos —conductor y cliente potencial— comprendieron el mismo significado del gesto, construyendo así, una interacción simbólica.

No obstante, el significado que los conductores le dieron a los solicitantes del servicio no fue el mismo, pues dicho significado varió según la interpretación que los conductores hicieron acorde a lo que definen como un pasajero. Ahora bien, consideramos relevante mencionar que no solo la interacción a través de gesto es la determinante para que el conductor le otorgue el significado de pasajero al solicitante y guíe su acción de respuesta transportándolo, pues como se mencionó el perfil o la vía de solicitud, como las aplicaciones, también determina si un conductor significa a un cliente potencial como pasajero.

En algunos de los casos observados, una vez el conductor interpretó el gesto de levantar el brazo por parte del solicitante se detuvo para indagar el destino de este, dando inicio al intercambio de símbolos verbales. La respuesta del solicitante sobre su destino fue interpretada por el conductor teniendo en cuenta los significados que este había construido sobre el sector al cual se dirige el solicitante. Dichos significados sobre las zonas de la ciudad se mantienen o modifican en encuentros con otros agentes sociales. Por tanto, el significado que tenía el conductor sobre la zona de destino fue lo que determinó que este le diera el significado de pasajero al solicitante. Estas interacciones por medio de símbolos verbales serán analizadas a profundidad en la siguiente sección.

Pues bien, la interacción verbal puede construirse, aunque el conductor no haya significado a quien solicitó el servicio como pasajero. En Bogotá, comúnmente los conductores y solicitantes inician la interacción verbal con la pregunta y respuesta sobre el destino. La respuesta que este le dé al conducto influye en sí el conductor le otorga el significado de pasajero y lo transporta a su destino. En este punto, es importante decir que hay conductores que realizan la pregunta de destino antes de que el solicitante ingrese al taxi, iniciando así un intercambio de símbolos verbales.

El lugar de destino es relevante para los conductores porque cada uno ha construido significados de las zonas de la ciudad a través de las interacciones que tiene con sus compañeros

conductores, con el tiempo y con el espacio, como se puntualiza en uno de los apartados siguientes. Cuando la zona de destino es mencionada por el solicitante del servicio, el conductor de taxi interactúa consigo mismo, indicando lo que quiere, cómo lo quiere, cómo lo va a hacer y determina el significado que tiene el objeto al que se enfrenta, en este caso la zona destino del solicitante, lo que le permite guiar su acción basado en el significado que este ha creado sobre el lugar.

Por su parte, los individuos que han demandado del servicio de taxi pueden interpretar la acción de preguntar por el destino al que se dirige como grosera y molesta, pues cualquiera que sea la zona a la que los conductores los transporten, estos recibirán el pago por prestar el servicio, interpretando la pregunta como innecesaria. De manera que, los significados que tienen los conductores del destino de Bogotá al que desea ser transportados los solicitantes influyen en el proceso de interpretación que los conductores hacen consigo mismos para darle el significado de pasajero o no a este.

Entonces, aunque los conductores interpretan el gesto de extender el brazo por parte de cualquier individuo como solicitud del servicio, esto no les da el significado automático de pasajeros a quienes lo solicitan. Por el contrario, los conductores interpretan el perfil de los solicitantes y algunos hasta interactuar verbalmente con ellos, preguntando cuál es el destino al que se dirigen, antes de darle el significado de pasajero y construir las acciones guiadas por este significado, como lo es la de detener el taxi, recoger y llevar al lugar de destino.

Desarrollo del trayecto: interacciones verbales en el trayecto del servicio de taxi

Para empezar esta sección es importante retomar a Mead, quien precisó que la comunicación humana se realiza a través del intercambio de símbolos verbales y no verbales (Olivera, 2006, p.12). Regularmente el inicio de las interacciones que analizamos entre conductores y pasajeros se dieron desde el momento en que el pasajero, a través del gesto de levantar el brazo, solicitó el servicio de taxi y el conductor respondió ante este gesto estacionándose o no para recogerlo. Fue entonces una comunicación e interacción no verbal.

Sin embargo, como se mencionó, la interacción verbal puede iniciar antes de que el solicitante ingrese al vehículo por medio de la pregunta sobre el destino. Es relevante aclarar que esta pregunta hace parte de los símbolos verbales que se desarrollan en las conversaciones. Esta pregunta, a diferencia de otras (como el estado del clima o de la movilidad en la ciudad) es central en el trabajo del conductor de taxi, pues al prestar el servicio de transporte este debe saber el destino al que se dirige.



Encendiendo el taxímetro.
Foto por: Lorena Galeano, noviembre 27 de 2014

Una vez el conductor significa y actúa hacia el individuo que demanda el servicio como pasajero, este enciende el taxímetro¹⁰ para empezar a medir el valor que tendrá la carrera, esta acción evidencia que el conductor se dio así mismo el significado de conductor y a su vez le dio el significado de pasajero al individuo al cual le solicitó el servicio. Seguido de esto, se inician

las interacciones a través del intercambio de símbolos verbales. En la mayoría de los trayectos de servicio de taxi que presenciamos, en los

cuales nosotras éramos las pasajeras junto con familiares/amigos y en las narraciones relatadas por parte de los conductores, el saludo se estableció recién nos subíamos al taxi; esta fue la primera acción que abrió el proceso de comunicación verbal entre nosotras como pasajeras y el conductor que prestaba el servicio.

La acción de saludar, aunque sea una acción que pase desapercibida, constituye el comienzo de la interacción verbal. Los saludos son catalogados como un caso especial de actos de habla expresivos, los cuales poseen una estructura de par adyacente, es decir, una secuencia de dos enunciados sucesivos, cada uno emitido por un hablante distinto, ordenados como un primer elemento y segundo elemento del par, de manera que la aparición del primero requiere del segundo. En el caso de los saludos el primer elemento se denomina “llamada” y el segundo “respuesta” (Padilla, 2003, p. 816).

Respecto a los saludos, vale la pena aclarar que los saludos no se pueden expandir, a un primer saludo le corresponde un segundo, pero al segundo saludo no le corresponde un tercer saludo, por esto el saludo puede dar paso a la realización de otros actos de habla que se organizan en secuencias. Ejemplo de estas secuencias son las aproximaciones, las cuales engloban los actos de habla que tiene la forma de preguntas y respuestas. Estas se pueden interpretar como “un mero ritual social cuya función es abrir el canal comunicativo y establecer el contacto entre los interlocutores” (Padilla. 2003, p. 817).

En la mayoría de casos, el saludo cumple con la función de abrir el canal comunicativo

¹⁰ El taxímetro cuenta una unidad cada metro, si el auto está moviéndose, y una unidad cada 30 segundos, si el auto se detiene

entre los conductores de taxi y los pasajeros. A modo de ejemplo mencionaremos a Gerardo, conductor de taxi de 48 años, de los cuales a trabajado por más de 15 años en esta labor y propietario de dos vehículos. Gerardo comentó: “uno saluda por educación, para que el pasajero se sienta bien, que sienta que uno es una persona decente” (Gerardo, conductor de taxi, junio 22 de 2016, 12:30 pm, empresa Taxis verdes S.A.S.). Se puede decir que en los trayectos en los que los conductores saludaron a sus pasajeros, esta acción lleva consigo no solo la intención de abrir el canal comunicativo, sino el significado de reconocer al otro y mostrar respeto. En el caso del conductor, se trata de reconocer al cliente que recogió.

De acuerdo a lo que expone Padilla (2003) el inicio de la interacción se da por medio del saludo, pero en el trabajo del conductor lo que da inicio a la interacción entre pasajero y conductor puede ser la mención del destino por parte del pasajero y/o la vía a tomar para llegar a este, como fue el caso de algunos de los trayectos que presenciamos. Entonces, si bien se han construido los saludos como un inicio de toda conversación, pueden ser usados otros actos de habla para iniciar las interacciones en el trabajo de conducir taxi.

La fase inicial de la interacción verbal está constituida por un acto de habla expresivo que da inicio a la misma, dicho acto de habla puede estar seguido en una mayor o menor medida por otros intercambios con los que se generarían secuencias discursivas medianamente extensas. La extensión de esta secuencia depende de la distancia social, pues cuando los sujetos mantienen una relación social distante, es decir, cuando no se conocen bien —como sucede en los encuentros entre conductores de taxi y pasajeros— escogen una secuencia de aproximación indirecta, como preguntar por el clima, por el día de trabajo, noticias de actualidad, etc. (Padilla, 2003).



Transportando pasajeros.
Foto por: Lorena Galeano, noviembre 27 de 2014

Para algunos conductores compartir un espacio tan reducido, como lo es un vehículo de taxi, con una persona extraña, un tiempo en silencio es interpretado como incómodo. Frente a la acción de guardar silencio, tanto los conductores como pasajeros han creado recursos propios con el fin de lidiar con este, tales como el uso de radio en los conductores y el uso del celular en los pasajeros, por citar algunos ejemplos. Además, los intercambios de símbolos verbales por medio de la conversación son una herramienta para liberar las tensiones que produce el encuentro

de dos extraños en un taxi y por un periodo de tiempo aproximado de 35 minutos, promedio de tiempo que gasta un trayecto (Acevedo & Rodríguez, 2012).

Entonces, resulta que, a diferencia de los vehículos de transporte masivo como los buses, el servicio de taxi es más personalizado, por lo cual no solo ofrece mayor comodidad y efectividad para transportarse y moverse por rutas que tal vez los buses no toman, sino que también ofrece la interacción para crear una producción inmaterial. Por esto, la satisfacción que el conductor le dé a su pasajero cuando este presta el servicio incluye la amabilidad del conductor, las conversaciones que se construyeron, el respeto que el conductor ofrece por el pasajero y la asistencia que el conductor le da a lo largo del recorrido, hacen parte de la producción inmaterial que conductor construyen junto con su pasajero.

Después del saludo —si es que se da— se habla sobre el destino y enseguida de la ruta que el pasajero quiere tomar, o, en otros casos, se acepta la sugerencia de ruta que el conductor propone. Este acto comunicativo que los pasajeros realizan crea expectativas de relevancia en el conductor, pues este procesa la información que le fue suministrada por el pasajero y al interpretarla, su acción de respuesta será seguir la ruta indicada o, dado el conocimiento que tienen de la movilidad, sugerir rutas alternas (Padilla, 2003). De esta forma, se establece una negociación entre conductor y pasajero para determinar cuál ruta transitar para llegar a la dirección.

Ciertos conductores indicaron que el pasajero tiene mayor influencia en la negociación sobre las rutas a tomar. Uno de ellos es Ramiro, conductor de taxi de 36 años con quien se conversó en la calle 42 con carrera 13. Este conductor que arrienda el taxi para trabajarlo comentó: “es el cliente y es quien finalmente paga por el servicio (...) uno [el conductor de taxi] es el asesor para el usuario, el usuario le dice a uno por dónde quiere ir y uno le sugiere” (Ramiro, conductor de taxi, 15 de febrero, calle 42, 11:00 a.m.). En últimas, para Ramiro la decisión determinativa de qué ruta tomar es del usuario, no del conductor.

Mencionaremos otro caso que evidencia que los conductores le dan mayor peso a los pasajeros en la negociación que se da entre estos y los pasajeros sobre las rutas a tomar. Este el de Jorge, quien tiene alrededor de 35 años y ha conducido taxi por tres años. En el momento en que hablamos con él. este trabajaba en turno largo y arrendaba el taxi. Jorge consiguió un *expreso*¹¹ para una pareja de extranjeros hacia Villa de Leyva en diciembre del 2015, para llegar allá, se fue por Chiquinquirá, camino que en su opinión era el más largo, pero lo tránsito porque los pasajeros le sugirieron esa vía. “El pasajero es el que guía”, mencionó (Jorge, conductor de

¹¹ Servicio que realiza el conductor fuera de la ciudad. Es necesaria la planilla para dicho recorrido.

taxi, 6 de enero del 2016, 11:00 a.m., calle aledaña a la Terminal de Transportes de Bogotá).

Pero no todos los conductores de taxi acatan las rutas indicadas por los pasajeros, algunos ni siquiera preguntan por estas. Más bien, guían su acción de movilizar a los pasajeros teniendo en cuenta el conocimiento que poseen sobre las vías de Bogotá, pues diariamente la transitan y se significan a sí mismos como conocedores de la ciudad. Esto ha sido interpretado por parte de ciertos pasajeros como negativo y peligroso, ya que el conductor es un desconocido para el pasajero y este no tiene la seguridad de saber si realmente es la mejor vía o si es una vía para que el conductor obtenga mayores ganancias o para robarlo.

Este tipo de temor por la seguridad se genera por el desconocimiento que tiene el pasajero sobre el conductor, pero la construcción de este tipo de interacciones entre desconocidos es característica de los grandes centros urbanos, como Bogotá. En la ciudad existe una distancia social dada por la división del trabajo y el cálculo del tiempo que regulan las urbes y las cuales tienen efectos sobre las interacciones sociales. La manera en que estos efectos se manifiestan es en la producción de relaciones sociales transitorias y efímeras entre desconocidos (Anderson, 1960 & Simmel, 2005¹²), de manera que los habitantes de una urbe no se conocen entre sí en su totalidad y no pueden tener referencias del individuo con el que se encuentran, lo que implica falta de control de lo que otro puede hacer.

Por esta razón, algunos pasajeros sugieren las rutas por las cuales desean llegar al destino, pues esto les permite tener parte del control de su seguridad. Es allí que conductores y pasajeros entran en una negociación por las vías. En estas negociaciones sale a relucir los significados que priman para los conductores en su trabajo. En términos de Blumer (1969), las conductas que adquieren los prestadores del servicio de taxi están guiadas por el significado que estos han construido sobre los pasajeros, pero los significados no son constantes ni iguales en todos los conductores de Bogotá, por ende, tampoco las conductas.

De ahí, que algunos conductores tomen por las vías que ellos mismos consideran apropiadas sin consultar a sus pasajeros, pues prima su conocimiento sobre la ciudad y los objetivos y metas que este evalúa, las cuales son relevantes en la situación a la que es llamado a actuar, como por ejemplo ahorrar tiempo o tener ganancias monetarias. Cuando esto sucede, se construye un significado negativo del servicio de taxi, y esto es relevante en la medida en que la producción de este trabajo es inmaterial y se centra en los significados que se construyen en

¹² Esta versión está basada en las traducciones de Juan Zorrilla, publicada en Antología de Sociología Urbana, compilación de Mario Bossols, Roberto Donoso, Alejandra Massolo, y Alejandro Méndez (México, UNAM, 1988) y de la versión publicada en Revista Discusión (1977), núm. 2 Barcelona: Barral.

medio de las interacciones y acciones que construyan pasajero-conductor (De la Garza, 2010 & 2013).

Pero conductoras como Nora guían sus acciones por el significado que tienen los pasajeros para ella: ser fuente de su trabajo. Por eso accede a darles la responsabilidad de determinar la vía por la cual quiere llegar al destino. Este significado fue referido por Nora, conductora de taxi de 36 años, quien arrienda el taxi en turno largo y visita La Terminal de Transporte de Bogotá frecuentemente:

El usuario es la herramienta principal de mi trabajo, es el que me da de comer, por eso hay que respetarlo. Si quiere que le baje a la música, le bajó, porque hay conductores que tienen música a todo volumen y no les interesa lo que piense el usuario. Hay conductores de paso, que no tratan bien al cliente [son los que solo entran mientras consiguen otra cosa]. En mi caso es de tratar bien al cliente. Yo respeto mucho al cliente (Nora, conductora de taxi, La Terminal, 16 de abril del 2016, 10:10 p.m.).

Asimismo, los conductores han construido otros significados alternos de sus pasajeros, como el de generadores de estrés. Para ilustrar, mencionamos las palabras del conductor Ricardo, quien lleva en este oficio 12 años, este conductor empezó a manejar taxi desde los 17 años. Ricardo nos comentó lo que le generaba estrés en su trabajo: “la conducción de los otros carros, los trancones, las malas vías, las vías reducidas y el estrés que puede producirse por clientes que se suben a discutir (Ricardo, conductor de taxi, calle 42, 19 de febrero del 2016, 3:00 p.m.). De manera que, los pasajeros pueden significar la fuente del trabajo, pero al mismo tiempo tiene significados alternos que se generan a medida que se construyen interacciones en el encuentro de situaciones involucradas en la movilidad caótica, como por ejemplo que el cliente se queje del tráfico, del precio a pagar o de la ruta tomada. Así, el pasajero se convierte en una fuente adicional de estrés para el conductor.

Con todo, sea que se construyan significados negativos o positivos en las interacciones entre conductores y pasajeros durante el desarrollo del trayecto, estas interacciones son las que crean la producción inmaterial característica de los trabajos no clásicos, como lo es la labor de conducir de taxi. Este tipo de trabajo —que también es llamado trabajo interactivo— genera y transmite símbolos comprensibles para el otro (De la Garza, 2013), pero también poco estables, por lo que la forma de actuar de cada conductor respecto al usuario de su servicio puede variar.

Por consiguiente, no se puede establecer un patrón de acciones para determinar la forma en que los conductores actúan hacia los pasajeros, pues varían según el conductor y la situación. Solo se pueden precisar dos acciones fijas que realizan los conductores de taxi: recoger al pasajero y llevarlo al lugar de destino. Las demás acciones que construyan los conductores hacia

el pasajero a lo largo del trayecto están sujetas a como surja la interacción entre los individuos y a los significados que conductor y pasajero construyan del otro.

Según Blumer (1969), esta variedad de conductas ocurre porque los individuos, quienes realizan una acción hacia un objeto guiados por el significado que tiene para ellos, no sólo construyen la acción por este significado primario; más bien, durante el proceso de interpretación, también hay otros objetos que los individuos notan en la situación a la que han sido llamados a actuar. Estos objetos entran a ser interpretados y valorados, como sucede con los deseos, los objetivos del individuo, lo que implica alcanzar los objetivos, las acciones anticipadas de otros, la imagen de sí mismo y el posible resultado de la acción.

Un ejemplo significativo que muestra la diversidad de las formas de actuar durante el trayecto entre conductores y clientes es el emprendimiento de conversaciones después de haberse mencionado el lugar de destino y la ruta para dirigirse. Esta es una acción relevante porque apareció como elemento importante en los relatos de los conductores entrevistados, ya que se dan en la gran mayoría de los trayectos, además, fue mencionada como una acción que caracteriza el trabajo de conducir taxi. Las palabras de Gregorio —conductor de taxi nacido en Huila y quien lleva 23 años como conductor de taxi en Bogotá— lo dicen explícitamente: “lo que más me gusta del trabajo es poder hablar con personas diferentes todos los días (...) A veces las personas solo necesitan ser escuchadas o un consejo, por eso se desahogan con uno” (Gregorio, conductor de taxi, 6 de octubre del 2015, 11:00 a.m. Barrio Lagos de Córdoba).

Así mismo, el conductor Ricardo nos comentó: “lo bueno que tiene este trabajo es que se conoce mucha gente, el diálogo con el cliente (...) los usuarios terminan contándole todo. Se desahogan con uno (...), se convierte uno como en un psicólogo” (Ricardo, conductor de taxi, 19 de febrero 2016, calle 42, 5:00 p.m.). Durante el tiempo que hablamos con Ricardo, nos compartió una anécdota reciente

“la vez pasada recogí una señora que lleva 30 años siendo profesora de universidad y ella desde que se subió empezó a contarme toda su vida, que se ganó una beca en la universidad y ahora por eso está de profesora en una universidad. Hablamos más de media hora”.

Añadiremos un fragmento de la entrevista que se le hizo a Armando, conductor tolimense que conduce taxi en Bogotá hace 23 años, con el fin exponer en qué consisten las conversaciones que los conductores construyen con algunos de sus clientes.

“Uno aprende acá hasta para ser psicólogo, consejero, porque le dicen a uno 'hay, pero yo: ¿Qué hago con este problema?, Mi jefe, mi patrón...o mi novia, mi mujer...me tiene mal' y vienen los pelaos, así como usted [refiriéndose a una de nosotras] y le dicen a uno que 'están aburridos con la vida, ¡Imagínese! Están empezando la vida y ya con esas, que, porque el novio las dejo, que porque no lo quiere... que porque lo vieron con otra.

¡Hombre! para todo hay solución, pero no hay que echarle carbón al fuego, sino que hay que tratar de solucionar los problemas y uno se vuelve acá detective. ¡Mamita, este gremioooo! Si yo me pusiera a contarle todas las historias que yo he tenido en 23 años, es para que escribiera un libro. Vea, todas las historias que le pasan a uno de lado a lado (Armando, conductor de taxi, 6 de octubre del 2015, 11:00 a.m.).

Lo relatos de Armando, Ricardo y Gregorio corroboran una las características del trabajo no clásico que indico De la Garza (2010 & 2013), ya que la interacción con los pasajeros es la condición para producir. Pues bien, la interacción verbal con los pasajeros —los cuales son desconocidos en la mayoría de los casos— es lo más importante del producto inmaterial en la medida que estas interacciones permiten crear significados, ya que las interacciones están presentes desde el inicio hasta el final. Al mismo tiempo, las interacciones entre conductor y pasajero durante el trayecto dotan de significado el trabajo del conductor, que como hemos mencionado, va más allá de transportar a las personas de un lugar a otro.

A lo largo del recorrido, pueden surgir conversaciones prolongadas sobre diversos temas, pero esto no sucede durante todos los trayectos. La secuencia de interacción puede tener dos rumbos: una vez se saluda conductor y pasajero, se introducen turnos de palabra preliminares, como la mención del destino y la ruta a para llegar. En seguida, se puede o no extender la interacción verbal y así produciendo una conversación.

En este tipo de interacción, ambos agentes pueden hacer uso de secuencias fáticas¹³, las cuales muestran el interés del hablante por su oyente, su deseo de decirle algo agradable o de crear vínculos de unión con él. No obstante, las secuencias fáticas no son solo relevantes porque con estas los hablantes comunican el deseo de interactuar con el oyente, sino porque también implica que sigue una información cultural relativa a la manera de interactuar (Padilla, 2003).

Retomando lo comentado por el conductor de taxi Ricardo, la extensión a la conversación depende tanto del individuo que es cliente como del conductor, “hay unos pasajeros que se suben y me dicen ‘señor, usted al menos habla’, hay conductores que no les hablan [a los pasajeros] ¿están bravos?, no sé”. Aquí se muestra que algunos pasajeros esperan que el conductor esté dispuesto a establecer una conversación; sin embargo, no se trata solo de la conducta de los conductores, la decisión de extender la interacción a una conversación debe tener la aprobación de ambos agentes sociales, por eso algunos conductores también esperan que los pasajeros sean quienes inicien la conversación.

¹³ “Los enunciados fáticos son un ejemplo de un comportamiento lingüístico institucionalizado cuyo proceso de comprensión viene facilitado porque los individuos favorecen una interpretación concreta de algunas secuencias lingüísticas. Dicha institucionalización se puede dar a través de dos procesos: la estandarización y la convencionalización” (Padilla, 2003, p. 819).

Para ilustrar, el relato de Luis de 37 años, conductor hace aproximadamente 5 años: “a veces hay carreras en las que el pasajero es dado a hablar y otras en las que uno es como un bulto y no le dicen nada, ni lo miran”. Por esto, después de saludarse y saber el destino del pasajero, Luis prefiere que sean los pasajeros los que inicien la conversación: “yo espero a que me hablen [los pasajeros], que oso uno hablarles y que no le respondan, eso sí es feo” (Luis, conductor de taxi, Centro de salud centenario, 22 de febrero, 4:15 pm).



Lorenzo charlando con sus pasajeros
Foto por: Lorena Galeano, noviembre 27 de 2014

Las palabras de Luis reflejan que los conductores viven un proceso dual, en el que indican a otros cómo van a actuar e interpretan las acciones hechas por otros (Blumer, 1969, p. 10). Por esta razón, para construir o no una conversación, los conductores interpretan los símbolos que los pasajeros les den, en el caso de Luis espera a que le hablen. Este proceso, en el que cada individuo requiere tomar en cuenta las acciones de los otros

para construir sus propias acciones, Blumer (1969) lo llamó la base de los grupos humanos: individuos en asociación. Esta asociación existe en la medida que individuos actúan entre sí y esto constituye una interacción social en un nivel simbólico.

Los símbolos que los pasajeros transmiten pueden indicar que no les interesa construir una conversación con los conductores que los transportan. Esto es algo que Luis respeta en la medida que se ve a sí mismo como el prestador del servicio y por esto guía sus acciones para satisfacer las necesidades del pasajero, la cual principalmente es ser transportado. Esto se reflejó en la respuesta que dio al preguntarle el por qué les habla a sus clientes: “yo [les] hablé para pasar el rato, para que la carrera sea chévere, pero si el pasajero no quiere, no hablo (...) hay muchos [pasajeros] que lo ignoran a uno todo el rato, se meten al celular y se les olvida que hay otra persona ahí”. Por ejemplo, estas acciones mencionadas emiten son interpretados por los conductores con significados de poco interés en construir una conversación con ellos.

Debemos agregar que los conductores construyen conversaciones con sus clientes por otra razón diferente a que estos se lleven un significado positivo de su servicio. En palabras de Luis: “para que la carrera sea chévere”. Por medio de conversar con los pasajeros los conductores transforman los significados negativos que hay sobre el servicio que estos prestan en Bogotá.

Entonces, la acción de permanecer en silencio guarda un significado, el de la incomodidad, el temor y la distancia entre conductor y pasajero, según indicó Luis: “a los taxistas nos hacen mala fama y muchas personas creen que somos malos, la gente es prevenida con uno, hasta se pueden hacer los locos con los celulares para evitar hablar con uno, eso solo lo sabe el pasajero”.

La mala fama que mencionaba Luis se relaciona con los significados que se han creado sobre los conductores de taxi, pues a través de los encuentros entre individuos que han usado el servicio se mantienen o modifican algunos de estos significados. Uno de estos significados es inseguridad, dado que los usuarios del servicio no tienen garantías de que los conductores no les van a generar algún daño. Esto está asociado a dinámicas del trabajo de conducir taxi, como la poca regulación que las entidades de movilidad distrital ejercen sobre el ingreso de conductores a esta labor.

La reproducción de los significados negativos en gran medida se ha dado a través de la opinión pública. Según Blumer (1969), la formación de la opinión pública se produce mayoritariamente a través de la interacción de los grupos, como una función de una sociedad en operación. En consecuencia, algunos conductores como Luis, prefieren que los pasajeros sean los que inician las conversaciones, pues reconocen que su trabajo es un objeto cargado de ciertos significados que la sociedad ha construido, mantenido o modificado a través de interacciones y experiencias durante los recorridos que tienen en los taxis de Bogotá.

Con todo, hay conductores de taxi que consideran que parte de su oficio es hablar con los pasajeros y escucharlos, como es el caso de Marco, conductor anteriormente mencionado, quien es el que en la mayoría de recorridos en su taxi inicia la conversación,

“[Yo] les pongo tema a los pasajeros, trato de hablarles, porque no ve que uno le da sueño y para que sea más amable el viaje”. (...) También les hablo para conocerlos, cuando se sube un cliente yo siempre les pregunto qué por cuál ruta quieren ir, porque después dicen que uno los quiere llevar por la más larga para cobrarles más.

Entre los temas que Marco habla con los pasajeros se encuentran los de actualidad. Para dar un ejemplo, en el momento en que dialogamos con él, nos dijo: “hoy le diría [al pasajero] '¡qué corrupción! Con todo eso de Odebrecht ', si el cliente solo responde, 'sí o no ', ya sé que este cliente no quiere hablar, entonces pongo música y sigo el recorrido”. Es así, que el silencio también es un símbolo que el conductor interpreta teniendo en cuenta significados sociales que se han construido sobre la acción de guardar silencio, como desinterés en este caso mencionado. Por esto, la acción respuesta de Marco es guardar silencio o solo realizar intercambios de símbolos verbales relacionados con las rutas o vías, dejando de lado conversaciones extensas de temas como el clima, la actualidad y demás.

Aunque el significado que guía a Marco a conversar es hacer el viaje más ameno por medio de la interacción, la conversación que establece con el pasajero también es un recurso que usa para crear un perfil del pasajero y construir otras acciones que satisfagan al pasajero. “Uno crea perfiles de los pasajeros (...), por ejemplo, si es un ejecutivo, le va a gustar la música clásica, entonces no le voy a poner otra música, otros me dicen, 'me pone *La W*, me gusta escuchar esa emisora ”. Marco ha creado significados sobre los cuerpos de los demás. Un cuerpo vestido de manera formal solicitando el servicio de taxi en una zona específica de la ciudad es interpretado por los conductores en relación a un trabajo, como ejecutivos o administrativos, mientras que los cuerpos cuya vestimenta es más deportiva o menos formal, en una zona reconocida por los conductores como popular será interpretado de una manera diferente.

De esta manera, se evidencia que los conductores de taxi actúan hacia los pasajeros guiados por los significados que estos tienen de la ropa. No obstante, es el encuentro que el conductor tiene con el pasajero dentro del taxi que el conductor crea un significado sobre dicho pasajero, aunque este significado también se modificará a través de los procesos de interpretación. En palabras textuales de Marco: “hablarles [a los pasajeros] es sinónimo de conocer al cliente, porque si sube aquí [refiriéndose al taxi] un pasajero diciendo ‘quiubo perrito, me lleva a tal lado’ uno dice, ‘uy, me equivoque’”.

A partir de lo expresado por los conductores, pudimos identificar que una de las principales acciones de su trabajo, y por medio de la cual le dan significado al mismo, es el relacionarse con los pasajeros por medio del acto del habla. De ahí que, algunos conductores se llamen a sí mismos psicólogos, consejeros o hasta “doctores corazón” como nos definió Hernando, conductor de taxi desde hace 15 años, ingeniero mecánico y quien acostumbra a conseguir pasajeros en La Terminal de Transportes (Hernando, conductor de taxi, 27 de diciembre de 2016, 5:00 p.m., playa de la Terminal De Transporte). Entonces, conducir taxi significa ser oyente y consejero del pasajero, lo que muestra que las acciones que dan significado al trabajo de conducir taxi van más allá de la acción de transportar a un pasajero de un lugar a otro.

Llegados a este punto, vale la pena aclarar que los conductores no sólo escuchan a los pasajeros, la interpretación que hacen de lo que escuchan los lleva a responder con anécdotas o historias que ellos han vivido. Así que, la conversación no se centra en un solo agente social. A partir de las interpretaciones que cada agente le da al relato del otro se actúa con una respuesta, necesitando así la intervención de ambos: trabajador y cliente, por lo que el pasajero —en medio de la interacción que tiene con el conductor— también debe interpretarse a sí mismo como oyente para construir un significado del servicio prestado y del conductor.

Se esclarecen así dos de las características principales que De la Garza (2013) puntualizo del trabajo no clásico. La primera, es que el trabajo de conductor de taxi implica una producción simbólica, la cual se genera por medio de la interacción. En palabras de De la Garza: “el componente simbólico del producto (...) puede predominar sobre las objetivaciones físicas de los productos. Los productos simbólicos pueden ser objetivados o subjetivados. Pero en ambos casos el núcleo de la actividad de trabajar se realiza en la conciencia del trabajador y no manualmente” (p. 30). La segunda es que involucra al cliente como un actor que participa en la producción.

Desenlace final del trayecto: interacciones verbales y materiales

Finalmente, analizaremos el momento que cierra la interacción simbólica que se da entre pasajero y conductor, la cual está marcada por dos acciones: el pago por el servicio prestado y la despedida. El primero se fija a partir de la cantidad de unidades marcadas por el *taxímetro* durante el tiempo de recorrido. Según los datos recolectados, los usuarios suelen preguntar por el valor a pagar antes que el conductor lo mencione. Así, encontramos que realizar el pago por el servicio prestado es una interacción que tiene el conductor de taxi con su clientela, tal como lo reconoció Davis (1959) en su texto *The Cabdriver and His Fare: Facets of a Fleeting Relationship*.

Cuando el conductor recibe el dinero por el servicio que ha prestado, este pago se vuelve una acción que comparte un mismo significado: la retribución por el servicio que prestó. Es decir, el pago porta el significado que el usuario —ante la acción del conductor de transportarlo al lugar de destino que este indicó— lo retribuirá por medio de dinero. Si bien la acción de pagar posee un significado común entre pasajero y conductor, hay ocasiones en que no se realiza el pago según comentaban algunos conductores de taxi.

En una oportunidad hablamos con José, hombre de 52 años, quien ha sido conductor de taxi por más de 10 años y propietario de un taxi vinculado a la empresa *Taxis Verdes S.A.S*. José relató que en algunos casos, no recibió el pago por prestar el servicio de taxi, nos contó que cuando inició en este oficio: “muchos pasajeros se subían y cuando llegaba al destino y me decían: ‘señor, me robaron la billetera’, o una señora se bajó en un semáforo sin pagar y pues ¿yo qué hago? no me voy a bajar a pelearles, pegarles o perseguirlas.” (José, conductor de taxi, 2 de marzo del 2016, 11:00 a.m., empresa *Taxis Verdes S.A.S*). No recibir el pago por el servicio prestado es una de las situaciones con la que los conductores deben lidiar en su labor.

Asimismo, en algunos de los recorridos presenciados, los pasajeros se despidieron y agradecieron, mientras que en otros solo se despidieron sin dar las gracias, pero mostraron una

buena actitud hacia el servicio. Estas acciones están influenciadas por los significados que el pasajero definió sobre el servicio de taxi que se le fue prestado por el conductor. Dichos significados se construyeron por medio del encuentro que el pasajero tuvo con el conductor en el recorrido, además, estos significados que se construyeron durante el servicio prestado también son los que construye la acción del pago por parte del pasajero e influyen en que el pasajero — en respuesta al servicio prestado— agradezca por el mismo. De manera que cada individuo construye sus acciones frente al otro teniendo en cuenta múltiples objetos, entre estos el conductor o el pasajero y las experiencias vividas.

El pago y el recorrido son relaciones sociales que un conductor de taxi tiene con su clientela (Davis, 1959; p. 158), por esto, el conductor actúa hacia el pasajero como su cliente y busca ofrecer un servicio que sea interpretado de manera positiva por el pasajero, ya que en retribución el pasajero puede otorgarle propina, es decir, un poco más de dinero al estipulado por las unidades de *taxímetro*.



El taxímetro es el que da a conocer el precio de la carrera.
Foto por: Lorena Galeano, noviembre 27 de 2014

La propina tiene un papel relevante en la labor de un conductor de taxi, pues es una centralidad económica y una preocupación para el conductor. Esto se debe a que, en Bogotá, los conductores de taxi, en su mayoría, alquilan el vehículo, es decir que deben pagar por el alquiler de este al propietario.

Según Rodríguez & Acevedo (2011) el 84% de los conductores que trabajan en el turno de noche en la ciudad deben pagar por el alquiler el taxi, esto indica que el dinero ganado por el préstamo del servicio es compartido con el propietario del vehículo. No obstante, la propina es una entrada económica, que al no estar contemplada dentro de producido que se debe entregar al propietario del taxi queda como ganancia para los conductores (Davis; 1959). Por consiguiente, el significado que tiene dar una propina dentro de la relación conductor-pasajero, es una acción que es interpretada por el conductor como una actitud de aprecio por el servicio brindado.

Conclusiones

En esta primera sección hemos identificado varias interacciones simbólicas que los conductores de taxi construyen con sus pasajeros, las cuales son relevantes en el trabajo del conductor de taxi, ya que por medio de estas interacciones se construyen significados sobre el trabajo de los conductores, y porque forman la producción inmaterial que se construyen en el trabajo de conducir taxi. Recordemos que el cliente aporta a la construcción de producción, cuando interactúa con el conductor. Concretamente, reconocimos tres momentos del trayecto en los cuales se construyen interacciones simbólicas: inicio, desarrollo y desenlace del trayecto.

En el inicio del trayecto reconocimos que comúnmente la primera interacción se da en el momento en que los solicitantes realizan el gesto de levantar el brazo, pues sostiene un significado que es compartido entre quien solicita el servicio y el conductor: la necesidad de ser movilizado por un vehículo de taxi y su conductor. Frente a este gesto, el conductor interpreta al solicitante como un posible pasajero, pero para esto entra en un proceso de interpretación es donde tiene en cuenta sus deseos objetivos, metas, acciones anticipadas de otros individuos, la imagen de sí mismo y el posible resultado de una acción que realice. Todo esto el conductor lo forja, adecua y transforma en la línea de conducta que quiere construir en ese preciso momento frente al solicitante de su servicio (Blumer, 1969). Lo que se traduce en la acción que construye: aceptan su petición, recogéndolos, o no la aceptan y no los recogen.

Luego nos referimos al desarrollo del trayecto, en el cual se construyeron interacciones verbales. El saludo, fue el primer acercamiento a la interacción verbal en algunos de los servicios presentados y relatados. Estos saludos alcanzan un nivel óptimo de relevancia en la interacción porque el oyente puede obtener de su procesamiento efectos contextuales similares a partir de la interacción que tiene consigo mismo (Padilla, 2003). No obstante, el saludo no siempre es el par adyacente que inicia la interacción verbal, la mención sobre el destino y la negociación sobre las rutas que tomar también que abre la comunicación verbal.

Posteriormente, nos referimos a casos en donde se entablan conversaciones que se construyen entre pasajeros sobre diversos temas, aunque este tipo de conversaciones no se construyen en todos los trayectos. Esto se debe a que cada conductor y cada pasajero construyen sus acciones, según lo que interpreten del otro individuo hacia el que actúan, de la circunstancia y de los objetivos y experiencias personales (Blumer, 1969). Cuando los sujetos mantienen una relación social distante, es decir, cuando no se conoce bien, eligen usar una secuencia fática de aproximación indirecta en la cual se hace uso de elementos expresivos como las preguntas por el clima, por el tránsito o demás. A partir de estas secuencias fáticas, la conversación se puede,

pero esto dependerá de las interpretaciones que el pasajero construya del conductor y viceversa.

Aun así, para los conductores Ricardo, Marco, Álvaro y Hernando escuchar y entablar conversaciones con usuarios diferentes del servicio, no solo en una acción que realizan diariamente. Más bien, es un significado mismo de su trabajo; Ricardo, Álvaro y Hernando expresaron que como conductores de taxi también sienten que han tenido que actuar como “psicólogos” o “doctores corazón” hacia sus pasajeros, ya que en medio de los intercambios de símbolos verbales que tiene el pasajero con este, al contarle sus ideas o sentimientos, el conductor interpreta que los pasajeros se actúan hacia él como una persona que los escucha y por eso de atribuyen el significado de psicólogos.

Por último, tenemos las interacciones en el cierre del trayecto, las cuales son verbales y materiales. El agradecimiento y la despedida son acciones que tienen significado en la medida que muestran respeto hacia un otro. Por eso, hacerlo es una interacción simbólica, porque en varios de los recorridos los pasajeros mostraron gratitud y respeto por medio de las palabras, significado que también recibió el conductor. Asimismo, el valor a pagar es una interacción simbólica y material, cuando el significado que tiene el servicio que prestó el conductor al usuario se representa en dinero (Blumer, 1969) y no es en todos los casos.

A través de las interacciones simbólicas que identificamos en estos tres momentos del trayecto, se mostró que los conductores de taxi parten de diversas interacciones que construyen con sus clientes para constituir los símbolos —significados cognitivos, emocionales, estéticos o morales— que conforman la producción de su trabajo. Además, pudimos ratificar que dicha producción involucra al cliente, tal como sugiere De la Garza (2011). De manera que el usuario no es un actor pasivo frente al servicio del conductor de taxi, sino que es activo, en tanto es quien soporta —al igual que el conductor— la producción simbólica. Así las cosas, se hace evidente la importancia de extender las definiciones que se han hecho sobre producción, control, relación laboral y, sobre todo, de construcción social de la ocupación, la cual no integra al cliente, sino al patrón y al trabajador” (p. 30).

Dado que el conductor y el pasajero son actores activos de la producción, la línea de acción de cada individuo en cada trayecto no es la misma, pues el proceso de interpretación es distinto en cada momento, por lo que no se puede definir una línea de acción estable por parte de los conductores hacia los pasajeros. Sin embargo, pudimos interpretar que hay un significado central para guiar las acciones de cada conductor hacia su pasajero, este es que los pasajeros son la fuente de su trabajo. Por eso, desde que el conductor recoge al individuo que solicita el servicio, el conductor lo define como pasajero y se define a sí mismo como conductor. De ahí, que construye la acción guía la acción hacia su pasajero: recogerlo y llevarlo a su destino.

Capítulo 2

“El taxi es la oficina de uno”

Referirse verbalmente al vehículo con palabras como “el amarillito”, “el taxi”, o “zapatico” es una conducta común entre los conductores de taxi, pues este es el objeto con el cual se relacionan la mayor parte de su día. Incluso, el taxi puede ser interpretado como ese espacio en donde cohabitan conductor y pasajero. Particularmente, el conductor Álvaro, utilizó el término oficina para describirlo. En sus palabras: “el auto es nuestra oficina” (Álvaro, conductor de taxi, 11 de marzo del 2016, Calle 85, 12:00 a.m.).

Álvaro hizo una comparación del taxi con los espacios donde se desarrollan la mayoría de trabajos clásicos y formales: la oficina. Según el diccionario de la Real Academia Española (RAE) la oficina es definida como “local donde se hace, se ordena o trabaja algo” (2014). De manera que, para los conductores el auto no solo es la principal herramienta con la cual trabajan, es el espacio en que habitan durante toda la jornada y turno de trabajo.

En términos de Featherstone (2004), podría decirse que el taxi es una oficina móvil, la cual les da a los conductores la capacidad de ir a cualquier parte, de moverse, de auto dirigir la vida con libertad. No obstante, resulta paradójico que, aunque los conductores puedan moverse por toda la ciudad y en su “oficina”, definan su labor como “un trabajo de mucha quietud” (Ramiro, conductor de taxi, calle 42, febrero 15 del 2016, 11:00 a.m.). Por lo anterior, Ramiro y su grupo de amigos y familiares conductores, llamados *Los martillazos*, planean actividades para hacer frente a esta quietud, como jugar fútbol todos los domingos.

Pues bien, el taxi aparte de ser un espacio habitado, es un conjunto construido por el conductor y el vehículo, pues son dos piezas diferentes que juntas prestan el servicio de taxi. En esta interacción ambos objetos se vuelven compañeros que trabajan para conseguir un mismo resultado. Featherstone (2004) define este conjunto de conductor y carro como un complejo o ensamblaje, no como un híbrido, ya que los ensamblajes pueden separarse. Este complejo conductor-carro no es una persona ni una cosa, se trata de es un ser social que adquiere propiedades de ambos y no puede existir el uno sin el otro¹⁴ (p. 13). De manera que, hallamos aquí un significado importante sobre la labor de los conductores y es que estos no pueden pensarse como tal sin el vehículo que conducen, por lo cual el taxi es interpretado como su dupla de trabajo.

Adicionalmente, el taxi es un objeto que aporta a la construcción de la producción que el

¹⁴Traducción propia, texto original: “neither as a thing nor as a person; it is an assembled social being that takes on properties of both and cannot exist without both”.

conductor construye junto con su pasajero, dado que ambos agentes sociales están compartiendo el espacio dentro del taxi y es en este, y en razón de este objeto, que el conductor puede transportar personas, y que se puede dar la producción simbólica, característica que De la Garza (2011 & 2013) arraiga al *trabajo no clásico*. No obstante, De la Garza no incluyó al taxi como un objeto participante dentro de la producción del trabajo de conducir taxi, pues al ser un objeto inanimado no fue visto como productor de significados, aunque la interpretación que le dan los conductores a los taxis sí permite afirmar que los vehículos hacen parte de dicha producción inmaterial y simbólica.

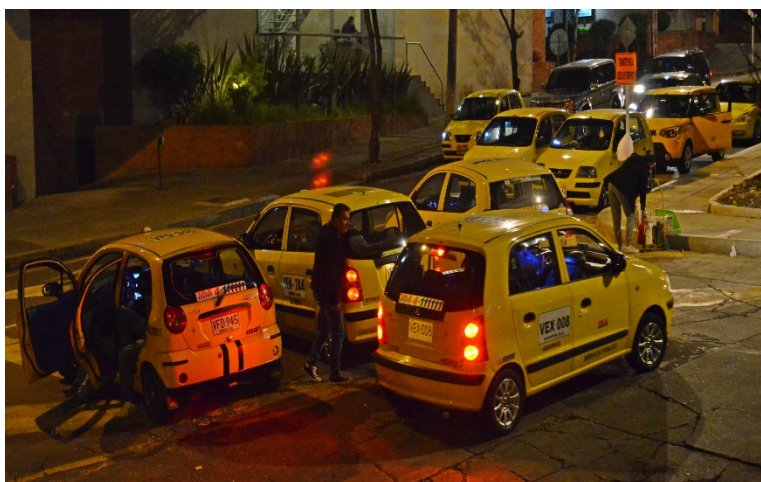
De manera que, es posible afirmar dentro de la investigación que los taxis están directamente relacionados con quienes los conducen, ya que no existe conductor de taxi sin su taxi, pero tampoco taxi que preste el servicio sin conductor, o no hasta el momento en la ciudad de Bogotá. El conductor convive con la máquina a diario, interpretándola como un rincón en la incertidumbre de la ciudad, un lugar para ser (Torres, 2011). Se construye así una conexión que está cargada de diversos significados y que da luces de lo que significa conducir taxi. Entre los significados que encontramos sobre el vehículo taxi, está el del vehículo como la herramienta de trabajo. Los conductores desempeñan su oficio en el taxi y, además, es el medio para obtener sustento, el mantenimiento de sí mismo y de su núcleo familiar.

En adelante, ampliaremos la exposición de estos significados y mostraremos que el vínculo entre conductor y taxi se hace manifiesto por medio de cuatro acciones e interacciones principales: personalización del taxi, la limpieza del vehículo, el mantenimiento mecánico y la forma de construir interacciones sociales, las cuales se expondrán a continuación.

Personalización del taxi

El servicio que presta el vehículo taxi es el de transporte individual de pasajeros, dicho servicio complementa el sistema de transporte masivo de la ciudad de Bogotá. Los vehículos usados para prestar el servicio de transporte individual deben cumplir ciertas características, una de estas es que el taxi debe estar vinculado al parque automotor del servicio de taxi en un distrito o municipio (Decreto 172, 2001) a través de las empresas afiliadoras a dicho servicio en la ciudad o municipio. En el caso de Bogotá, el decreto 172 de 2001, exige que los vehículos que ingresan al sistema del servicio de taxi sean nuevos, de color amarillo, que portan unos distintivos exteriores e interiores y que tengan instalado un *taxímetro* (Acevedo & Rodríguez, 2012, p. 93).

Otras de las características es que los taxis sean de color amarillo, pues determina un significado común entre conductores y pasajeros de Bogotá, el cual es que los vehículos de este color y placas blancas, se ocupan del servicio individual de pasajeros. Esto es una interacción simbólica dado que se comparte un mismo significado de estos carros amarillos entre individuos. Este símbolo compartido permite que quienes deseen solicitar el servicio, identifiquen visualmente a quienes lo presentan.



Los taxis en Bogotá por El decreto 172 de 2011 son de color amarillo
Foto por: Lorena Galeano, mayo 31 de 2017

Frente a este punto, vale la pena aclarar que si bien las reglamentaciones sobre cómo deben ser los vehículos que son usados como taxi varían de ciudades o municipios, siempre queda un espectro de libertad que hace que haya diferencia entre los taxis. La edad del taxi, el aseo de este, el estado mecánico, el confort y muchas otras características de la flota son el resultado de los incentivos económicos del mercado” (Acevedo & Rodríguez, 2012, p. 93), pero también, de los significados que los conductores quieren darles a los autos, por esto marcan diferencias físicas entre los taxis en Bogotá.

Por un lado, la elección de la marca y el modelo del taxi está influenciada por las ofertas del mercado y por el rendimiento y la economía que le representara el vehículo a propietario, ya que entre más económico resulte tanto adquirir el vehículo como costear su mantenimiento (refacciones, arreglos mecánicos, consumo de combustible) mejor para el dueño. Adicional a lo anterior, la comodidad del vehículo, hace parte de las características que influyen en la adquisición de un modelo específico de carro.

Según el estudio desarrollado por Rodríguez & Acevedo (2012) en Bogotá, más del 62% de los vehículos taxi tienen motores pequeños y tienen un cilindraje de 1000 cm³, esta característica influye en la elección del modelo del carro, pues el cilindraje del motor del taxi tiene efectos en el consumo del combustible. Es decir, que a más bajos cilindrajes se observan

mayores rendimientos, lo que genera un menor consumo de combustible. Lo anterior es beneficioso tanto para propietarios del taxi como para los conductores que pagan el alquiler de estos, pues los taxis son más eficientes y generan menor gasto de combustible.

Durante nuestro trabajo de campo pudimos ratificar lo que Rodríguez & Acevedo (2012) mencionan de los modelos de taxi. Las palabras del conductor de taxi Juan, quien lleva 10 años trabajando en este oficio y es propietario del taxi que conduce, son un ejemplo: “La gente prefiere carros pequeños (...) porque piensa que pueden meterse mejor en los trancones, más que un carro grande, además, son más económicos en combustible” (Juan, conductor de taxi, calle 42, 11 de febrero del 2016, 11:00 a.m.). De modo similar lo explicaron los vendedores de la estación de gasolina cercana a la playa de La Terminal de transporte de Bogotá: Diana, Karen y Moisés. Sus edades eran inferiores a los 30 años y nos comentaron que los taxis que más han visto tanto en la estación como en la *playa* de La Terminal son de modelos pequeños. En palabras de Moisés: “casi todos los taxis acá y en todo lado son zapaticos” (Diana, Karen y Moisés, vendedores de la estación de gasolina La Terminal, 6 de enero del 2016, 11:00 a.m.).



Los carros de la casa *Hyundai*, modelo *Atos* son conocidos como *Zapatico*
Foto por: Lorena Galeano, mayo, 30 de 2017

El término *zapatico* hace referencia a modelos pequeños como el *Hyundai Atos*, el *Picanto Ion*, el cual es parte de la fábrica Kia, o el modelo *Spark* de la fábrica Chevrolet. Estos modelos de taxi tienen características físicas tales como vidrio incluido en la puerta del baúl (quinta puerta), techo alto conforma la figura como un zapato, pero pequeño. De ahí, el apodo *zapatico* que no solo fue mencionado por varios conductores, sino también por agentes sociales que tiene contacto con los

conductores, como Moisés.

Pues bien, las constantes interacciones que tienen los conductores de taxi entre sí y con los trabajadores de las bombas, como es el caso que hemos presentado, hacen que los individuos involucrados en la interacción interpreten la acción de renombrar un objeto, en este caso el taxi, como significado del carro para los conductores. Sin embargo, las palabras no son la única forma en que los conductores manifiestan el vínculo que tiene con los autos, también lo han hecho por medio de acciones, como se mencionó anteriormente.

La primera acción se puede ver en el caso de algunos conductores de taxi que materializar su personalidad en el carro, esto, porque en la sociedad del automóvil el carro está profundamente arraigado a las formas en que se habita el mundo físico, es decir, en cómo se piensa la construcción urbana de la ciudad y cómo se habita según el medio de transporte que se use. No sólo



Los taxis también pueden ser “engallados”
Foto por: Lorena Galeano. Agosto 15 de 2016

se apela a un sentido aparentemente estético y sintético, sino, que el uso de los automóviles para transportarnos, transforma la manera en que los conductores, viven el mundo, además de las capacidades de los cuerpos humanos para interactuar con este mundo a través de los sentidos visual, auditivo, olfativo, interoceptivo y propioceptivo” (Sheller, p. 228)¹⁵.

Dicho de otro modo, el conductor de taxi no solo siente el taxi, este se siente a través del taxi y con el taxi. De ahí, que los conductores utilicen la acción de decorar sus vehículos como medio de expresar sentimientos, pensamientos o vivencias que tienen como seres humanos; esto es a lo que hemos llamado personalización. En palabra de Torres (2011): “al personalizar el taxi los conductores ponen en acción su capacidad para ajustarlo a sus necesidades, y con base en sus experiencias lo dota de posibilidades infinitas” (p. 27).



Decoración de los taxis según sus propietarios o conductores
Foto por: Lorena Galeano, agosto 15 de 2016

A modo de ejemplo, los accesorios de lujo, tales como rines, car audio y demás son una de las manifestaciones de la personalización del taxi. También observamos conductores que llevan adhesivos de los grupos a los que pertenecen (es el caso del grupo *Fanatics of drive*). La pertenencia a grupos de conductores de taxi se expone a través de stickers en el auto.

De manera que, el taxi se vuelve un medio de expresión de significados de los conductores mismos.

Asimismo, observamos conductores que adornaron los vehículos con taxis pequeños, vírgenes y pesebres de navidad en la época de diciembre. Varios taxis que se encontraban en la plazoleta de espera de La Terminal tenían otro

¹⁵ Traducción propia, texto original: “sense the world and the capacities of human bodies to interact with that world through the visual, aural, olfactory, interoceptive and proprioceptive senses. We not only feel the car, but we feel through the car and with the car”.

tipo de adornos, uno tenía una hamaca pequeña colgada en el vidrio del frente mientras otro tenía pelotas pequeñas de colores distribuidas en la parte del vidrio de en frente. Había otro vehículo que tenía un vehículo de taxi pequeño puesto al lado del timón (La Terminal, 6 de enero del 2016).

Para finalizar, mencionamos el ejemplo del conductor Jorge, quien había decorado el taxi que conducía con tres espejos retrovisores de más –los cuales cumplían con la función de accesorio antes que de visibilizar los carros que viene detrás del taxi– y los cuales estaban marcados cada uno con un nombre. Al indagar por los nombres nos respondió que eran los nombres de su esposa, su hijo y de él. Aunque el taxi que conducía era arrendado lo personalizó para sentirse cómodo durante las horas de su turno.

Es así, que el interior de taxi es transformado por los conductores para sí mismos; lo adaptan a su estilo, creando un ambiente específico, tanto para sí mismo como para quien aborde el taxi. Esto le confiere al taxi parte de la identidad del conductor y a su vez la integra, pues se plasma en cada uno de los adornos, objetos y accesorios que el conductor dispone dentro y fuera del vehículo (Torres, 2011). Así pues, los objetos que personalizan el taxi están cargados de símbolos que el conductor quiere mostrar a quienes los ven. Cabe decir que, adornar el vehículo es una acción que también muestra un significado y es el del vínculo que tienen los conductores con el taxi.

Los objetos usados para decorar el taxi muestran los gustos e intereses de los conductores y/o de los propietarios del taxi. A través de estos se puede interpretar si el conductor es creyente religioso, hincha de algún equipo, le gusta escuchar ciertas emisoras, hacer parte de algún grupo de conductores. etc. De manera que los objetos con los que los conductores transforman el vehículo para su comodidad a la hora de trabajar, le hacen recordar al conductor su sentido y orientación, además de plasmar en su oficina, parte de su identidad.

Siguiendo la línea que expone Jesús Aguilar en su texto *Masculinidades, choferes y espacio urbano en México* (2003), evidenciamos que los automotores están siendo corporizados, vinculando la movilidad, corporalidad y afectividad.

De este modo el vehículo (como el taxi) es semejante al cuerpo humano, un sitio de y para la inscripción cultural. Con ello se amplían las posibilidades de exhibición e inscripción de las relaciones sociales, para muchos choferes, produciendo un amplio rango de prácticas estéticas y formas de representar libremente su modo de vida (2003, p. 220).

Lo Cierto es que los conductores al habitar el vehículo por más de 12 horas diarias, interpretan el taxi que conducen como su oficina, como una morada ambulante y como su

herramienta de trabajo. En el taxi se plasma la expresión del individuo que conduce, por esto los conductores de taxi modifican su oficina según sus gustos, lo cargan de significado a través de adornos que hacen que los conductores interpreten el carro como un objeto propio, así no lo sea, De esta manera, la oficina de los conductores de taxi es interpretada por ellos mismos como más amena.

Limpeza del vehículo

Vale la pena aclarar que no todos los conductores personalizan el taxi con objetos específicos; no obstante, esto no quiere decir que no construyan acciones que manifiesten su vínculo conductor-taxi. Por el contrario, este vínculo se puede ver en otras acciones que construyen los conductores guiados por el significado de aprecio que le tienen al taxi. Esto nos lleva a la siguiente acción: la limpieza. Para ilustrarlo, retomamos el relato de Álvaro, quien hizo referencia a los adornos con los que varios conductores decoran el taxi como inútiles. En sus palabras “no nos gusta llenarlo [al taxi] de adornos”. Más bien, tanto Álvaro como su compañera, se dedican a limpiar constantemente el auto, textualmente dijo “debe permanecer en condiciones higiénicas para que los pasajeros no se sientan asqueados o incómodos”.



Autolavado de la 27
Foto por: Daniela Madrigal, mayo 2 de 2016

De modo similar, lo expresó Jorge, quien dijo: “siempre me ha gustado tener bien el carro, pues es la oficina de uno” (Jorge, conductor de taxi, La Terminal, 6 de enero del 2016, 11:00 am.). Es así que la limpieza es otra acción que muestra el vínculo de los conductores de taxi con el vehículo. No solo porque el taxi sea un lugar habitable para los clientes, sino porque es el lugar de trabajo de los conductores, el lugar donde cohabitan con el cliente.

Se hace evidente otro de los significados del vehículo y de su trabajo mismo: el taxi es el lugar de trabajo de los conductores. Dicho significado guía las acciones de limpieza del taxi, es decir, quitar lo que se considere que estorba o incómoda. Estas acciones hablan del interés por cuidar la herramienta que les ha dado trabajo a los conductores y al mismo tiempo mostrar su agradecimiento. En palabras del conductor manizaleño Ricardo: “así se le dan [las] gracias al

trabajo del amarillito [refiriéndose al taxi], (...) todos son agradecidos por los amarillitos” (Ricardo, conductor de taxi, calle 42, 19 de febrero del 2016, 3:00 p.m.).

Así, las acciones de limpiar y mantener aseado el carro son interpretadas por los conductores como una forma de agradecimiento a este objeto con el que conviven a diario. Algunos conductores prefieren llevar el taxi a autolavados, mientras que otros deciden hacerle aseo ellos mismos lavándolos y aseándolos. Algunas de estas acciones de limpieza que ejecutan los conductores a su respectivo taxi fueron visibles en La Terminal de Transportes y en la calle 42, mientras esperaban por clientes o en los tiempos de descanso.

La acción de asear el taxi está relacionada con la experiencia que le da el conductor al cliente, pues un taxi en condiciones de asepsia óptimas es interpretado por los pasajeros como ameno, teniendo una experiencia de calidad durante el trayecto tanto para los pasajeros, como



Lorenzo limpiando uno de sus taxis
Foto por: Lorena Galeano, noviembre 27 de 2014

para los conductores. Lo anterior fue reiterado por Jonathan, conductor de taxi de 33 años, quien alquila el taxi, trabaja en turno largo y además visita junto con sus compañeros de *Fanatics of drive* la Playa de la 106: “si los clientes perciben malos olores, le piden a uno que se detenga y se bajan, eso pérdida para uno”. En algunas oportunidades los clientes le expresan

“señor, huele a cigarrillo” y esto hace que el servicio se deteriorare.

A su vez, la limpieza del auto está relacionada con el sector en el que conductor de taxi trabaja. Particularmente, los clientes del norte demandan una limpieza mayor en los callos que los clientes de otros sectores. Textualmente, nuestro conductor informante Lorenzo¹⁶ dijo: “en el norte los carros son más gomelechudos, tiene que estar limpios”, refiriéndose a que la limpieza y el mantenimiento de los taxis son mayores que en otros sectores de la ciudad (Jonathan y Lorenzo, conductores de taxi, playa de la 106, 6 de marzo del 2016, 11:00 pm).

Confirmando lo dicho por Lorenzo, el antropólogo Oscar Iván Salazar determinó que los discursos del aseo, la urbanidad y la cortesía empezaron a cobrar especial importancia en las

¹⁶ Lorenzo es el padre de una de nosotras, es un hombre de 48 años, propietario de dos taxis. Lleva en el trabajo de conductor de taxi por 14 años. Él nos acompañó en gran parte del trabajo de campo que se realizó en horas de la noche en diferentes las diferentes playas, sin contar que era el que rompía el hielo con otros conductores para que pudiéramos realizar la entrevista. Fue otro compañero de tesis.

prácticas de movilidad, precisamente porque “en los buses, los taxis y en la calle, las distintas clases sociales se debían encontrar para su desplazamiento” (Salazar, 2015, p. 220). De esta manera, el aseo del carro no se relaciona exclusivamente al cuidado y aprecio que los conductores le tienen al taxi, mantener el carro limpio está ligado a la comodidad del pasajero y en el caso de los carros que trabajan en la modalidad de doble turno, el respeto por el compañero.

En palabras de Blumer (1969), el conductor de taxi guía sus acciones hacia el vehículo manteniéndolo aseado, pues uno de los significados que tiene de este objeto es que es su oficina y la debe mantener limpia, tanto para sentirse cómodo él y los pasajeros que aborden el taxi. Pese a que las acciones de cuidado del conductor hacia el taxi están involucrando a los clientes, pueden que estos no comparten el mismo significado. Aun así el conductor expresa la importancia que tiene el vehículo para él y la importancia del vínculo que tiene con el carro, el cual le permite interpretar las acciones que realiza el pasajero de forma positiva o negativa dependiendo de la forma en que este interactúa con el vehículo. Esto pudo ser evidenciado por medio de la siguiente situación: la intensidad de la fuerza que se usa para cerrar la puerta. En una ocasión, cuando tuvimos la oportunidad de subirnos al taxi para hablar con Hernando, a quien ya mencionamos anteriormente, una de nosotras cerró la puerta con fuerza. Después de eso, Hernando nos comentó seriamente y con tono punzante: “ya empezó mal (...) qué le cierran mal la puerta a un taxista, le da ganas de vaciarlo”. Posteriormente, al finalizar el recorrido y la charla, Hernando se bajó del vehículo y nos dijo con un tono serio: “voy a enseñarle a cerrar la puerta”, para lo cual nos mostró cómo se cierra la puerta de manera correcta. A diferencia de nosotras, Hernando cerró la puerta suavemente, sin producir ningún sonido (Hernando, conductor de taxi, 27 de diciembre, 2015, 4:00 p.m., Terminal de Transportes de Bogotá).

El conductor actúa hacia su taxi guiado por el significado que este tiene para él, por eso cierra la puerta con cuidado, buscado prevenir algún tipo de daño en esta; por el contrario, los pasajeros (en este caso nos incluimos) actúan hacia el taxi como un objeto inanimado, con el cual no se han construido vínculos. Al iniciar la interacción con Hernando y su taxi, el significado sobre el cuidado de la puerta no era el mismo entre el conductor y una de nosotras, por eso, se dio la acción de cerrar la puerta con fuerza. En esta medida, inicialmente no se construyó en una interacción simbólica, dado que esto sucede cuando el significado de las acciones que un individuo produce y recibe es compartido por otro (s), pues es entonces que se comprenden (Blumer, 1969).

En este caso, no se comprendieron los dos individuos, en tanto que las acciones no estaban guiadas por el mismo significado. Haber cerrado la puerta estruendosamente fue una acción que influyó en la construcción de la acción-respuesta, Hernando comentó con seriedad

que no era la forma de cerrar la puerta, además, nos enseñó a cerrarla apropiadamente. Hizo explícito el valor que tenía para él el taxi y buscó educarnos para evitar altercados futuros con otros conductores.

Lo anterior nos permitió interpretar, modificar y construir el mismo significado que tiene para los conductores de taxi el cuidado del vehículo. De manera que, transformamos el significado de un objeto por medio de la interacción, tal y como Blumer (1969) apunta en la segunda premisa. Entonces, aunque no se generó una interacción simbólica, sí se construyó un significado común por medio de la interacción. En consecuencia, es posible afirmar que el vehículo es un objeto que los conductores cuidan, en tanto que es el espacio en donde permanecen para realizar su trabajo, el objeto principal por medio del cual lo hacen y el objeto por el que deben responder económicamente, en mayor grado si son propietarios.

Por todo esto, podemos interpretar que haber cerrado la puerta con tal resonancia y fuerza implica que se está contribuyendo al deterioro de vehículo, situación que los conductores de taxi procuran evitar, dado que el taxi es su lugar de trabajo, pero al mismo tiempo su compañero de trabajo y por medio de quien trabaja. Mejor dicho, en el taxi habitan, producen, se mueven y existen como conductores de taxi.

Volviendo a la acción de limpieza, es importante examinar que esta acción está atada a categorías de hombre/ mujer y a las conducta femeninas o masculinas. En las palabras de Jonathan, conductor integrante al grupo *Fanatics of drive*, al responder a la pregunta “¿Cómo son las mujeres?”

Limpias, ordenadas, delicadas. Entonces mantienen el carro muy limpio (...) Uno de hombre, pueden pasar varios días y el carro está sucio. Y le dicen a uno ¿Cuándo lo va a lavar? Y uno es ¿Cómo? [acompañó esta última pregunta haciendo un gesto facial dando referencia a que se le olivada o a que dé que está hablando]. (Jonathan, conductor de taxi, Playa de la 106 con 15, 6 de marzo del 2016, 12:15 a.m.).

Notemos entonces que el cuidado del vehículo, y por tanto el vínculo conductor-auto se manifiesta a también a través de la acción limpieza, sobre todo para las mujeres conductoras de taxi, según Jonathan. En esta misma línea, Blanca, mujer conductora de 37 años, que arrienda el taxi en turno largo y que visita con frecuencia la playa de la Terminal, comentó que lo siguiente respecto a la limpieza:

Yo creo que sí sé de carros, sé cómo mantenerlo limpio, como decorarlo para que los pasajeros no se sientan ofendidos, se manejarlo, se las normas de tránsito, eso sí es conocer el carro, (...) para arreglos están los mecánicos, nosotros estamos para llevar a los pasajeros y darles un buen servicio (Blanca, conductora de taxi, playa de La Terminal, diciembre 31 de 2015, 7:50 a.m.).

Para Blanca, el aseo del carro y la forma de conducir el vehículo, son acciones que ella interpretan como tener conocimiento sobre el carro y que le aportan para construir un buen servicio a los pasajeros que transporta. En esta acción se muestra el vínculo que tiene ella — como conductora— con el taxi vínculo importante para que pueda prestar un servicio bueno. En esta medida, el taxi al ser visto como la oficina (lugar de trabajo) se mantiene aseado y en orden; no obstante, las interacciones que tienen con el vehículo hacen que los conductores le den un significado emotivo al mismo. De esta forma, el taxi es interpretado como un agente emocional, es decir, una entidad que instancia orientaciones estéticas particulares y disposiciones cenestésica hacia la conducción. Movimiento y ser movido juntos, producen los sentimientos de estar en el carro, para el carro y con el carro (Sheller, p. 222)¹⁷.

Conocimiento sobre el funcionamiento del vehículo de taxi

Para algunos conductores el vínculo que tienen con el taxi se presenta a través del conocimiento que tiene sobre el funcionamiento de este. Dicho conocimiento puede estar o no asociado a tener la capacidad de repararlos, es decir, de conocer la parte mecánica del vehículo y de saber solucionar las fallas mecánicas. Lo anterior es necesario para algunos conductores de taxi, dado que por medio del taxi muchos de ellos se configuran a sí mismos como conductores de taxi.

El significado de conducir taxi está vinculado estrechamente con el conocimiento mecánico, esto fue expresado por varios conductores —no por todos— a lo largo del trabajo de campo. En varias de las conversaciones, los conductores de taxi mencionaron que la “vida útil” de un auto es entre los siete y los 10 años. En una ocasión acompañamos a nuestro informante, Lorenzo al taller mecánico. Allí, nuestro informante Lorenzo y Ramón, conductor retirado que condujo taxi por seis años, hablaban con terminologías específicas del auto, preguntados entre sí el estado de cada parte, algunas de las terminologías no fueron comprensible para nosotras (Lorenzo y Ramón, conductores de taxi, Lavadero de la 1° de mayo, 2 de mayo del 2017, 3:00 p.m.).

En concreto, para algunos conductores de taxi su trabajo implica conocimiento mecánico y a la vez que comprender el uso continuo de la fuerza física para el manejo de herramientas

¹⁷Traducción propia, texto original: “an emotional agent is a relational entity that instantiates particular aesthetic orientations and kinaesthetic dispositions towards driving. Movement and being moved together produce the feelings of being in the car, for the car and with the car”.

manuales y mecánicas, como el gato hidráulico, las llaves o la llamada cruceta. En el ejercicio de reparar o dar mantenimiento a los vehículos “se demanda una importante cuota de inventiva (...) para reparar las fallas que puede presentar el carro en cualquier momento. La recursividad con que se crean herramientas y piezas diversas son otro elemento para acentuar los atributos asociados a su condición como conductores que conocen su herramienta de trabajo” (Aguilar, 2003, p.16).



Los conductores de taxi, en su mayoría, tienen conocimientos de mecánica
Foto por: Lorena Galeano, noviembre 27 de 2014

El conocimiento del carro y de la forma de hacerle mantenimiento se adquiere, ya sea por medio de los compañeros o por los mismos mecánicos. A modo de ejemplo, el conductor Hernando no solo es conductor, es ingeniero mecánico y por esto el mismo repara el taxi que conduce. Esto fue lo que dijo: “yo hace años no voy a un taller [de mecánica], no hay necesidad, yo sé arreglar los carros”. También comentó que, por sus conocimientos en reparación

de carros, sus compañeros lo buscan y lo reconocen dentro de La Terminal. En sus palabras “ellos saben que soy mecánico y me piden consejos o que le eche una mirada al motor”.

En seguida, le preguntamos si era necesario saber de mecánica en este oficio, frente a respondió:

Es que con el tiempo uno aprende, yo soy ingeniero y sé, pero casi todos los compañeros aprendieron sobre la marcha, uno reconoce cuando el carrito no le anda bien (...) también se le pregunta al mecánico y se aprende a hacer los arreglos, eso es interés y experiencia, eso se vuelve parte del trabajo, uno si o si debe aprender (Hernando, conductor de taxi, playa de la Terminal, diciembre 27 de 2015, 4:00 p.m.)

La respuesta de Hernando revela que el conocimiento mecánico es “parte del trabajo” en la medida que se adquiere a medida que trabajan, pero también para hacer posible el trabajo. Por medio de los recorridos que los conductores de taxi realizan a lo largo de la ciudad, los taxis pueden sufrir fallas mecánicas. Una pinchada, el ahogamiento del vehículo, fallas en el motor o en la batería son situaciones con las que deben lidiar los conductores de taxi, Si bien, existen talleres de mecánica y monta llantas por toda la ciudad, varios conductores prefieren arreglar por sí mismos los percances que tengan la capacidad de resolver. De manera que, este conocimiento

es a su vez un significado de su trabajo, en la medida que hace parte de lo que les permite a los individuos ser conductores de taxi.

Pero no todos los conductores constituyen el conocimiento mecánico como una acción y significado indispensable para este trabajo. De tal modo lo expresaron las conductoras Blanca, mujer de 44 años que alquila taxi y trabaja en la mañana y en algunas horas de la tarde para estar con sus hijos, e Irma. Blanca expresó lo siguiente al preguntarle si consideraba que los conocimientos sobre mecánica le aportan significado al trabajo que desempeñan los conductores y las conductoras de taxi:

Uno no es mejor taxista porque sepa arreglar el motor, o despinche la llanta más rápido, sí es importante saber de arreglos, eso nos hace falta a las mujeres, pero es porque a nosotras no nos motivan a aprender de eso, pero por no saber arreglar motores no quiere decir que sea mala taxista

Por su parte, Irma mencionó que ni ella ni su esposo, que también era conductor de taxi, arreglaban personalmente el carro cuando tenía fallas. En sus palabras:

Las mujeres si se daña algo no se ponen a arreglar nada, mientras que un hombre, no todos, se ponen a mirar hasta que lo arreglan. Si uno se pone a hacer eso, el dueño se acostumbra y no le mete plata al carro. Yo nunca hago eso. Yo no arreglo nada y las mujeres generalmente no (...) ninguna mujer es dada a la mecánica. no les gusta mecánica. Mi esposo tampoco lo hace. Nosotros preferimos llevarlo al mecánico y que él haga todo. a mí no me gusta (Irma, conductora de taxi, Centro Comercial de la 60, 14 de abril del 2017, 5:00 p.m.).

Así las cosas, para algunos conductores la acción de hacer los arreglos propios del auto no está asociado al ser conductor de taxi, pero esto no quiere decir que no poseen conocimiento mecánico o técnico del funcionamiento del auto. Irma explicó que ella y su esposo tenían conocimientos, pues había hecho un curso en el *SENA*¹⁸. Vale la pena detenerse en las palabras de Irma para recalcar que el conocimiento de autos, la reparación mecánica y el oficio del transporte ha estado identificado con la masculinidad, entre otras razones porque el grupo laboral que lo integra ha estado compuesto por hombres.

El servicio el servicio de taxi como transporte y trabajo que involucra un vehículo impone un cúmulo de retos cotidianos en donde los hombres conductores deben poner en juego sus conocimientos, su fuerza, su coraje y habilidad ante la potencia de la máquina. Estos retos van desde cumplir con transportar al pasaje de modo más o menos seguro y rápido, dar mantenimiento al vehículo o hacerle alguna reparación imprevista hasta trasladar pasajeros en estados inconvenientes o en emergencias (Aguilar, 2003, p. 212).

¹⁸El Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) es la institución técnica y tecnológica más grande de Colombia.

Se entiende entonces que el conocimiento técnico sobre el vehículo y la acción de mantener el vehículo no solo corresponde a los trabajadores de transporte, sino que también es un valor que se ha asociado a la masculinidad que se construye entre los conductores de taxi, dado que el auto y su conocimiento se han asociado a lo masculino (Aguilar, 2003). Sin embargo, como hemos visto la acción de mantener el vehículo no es compartida por todos los conductores que encontramos en el trabajo de campo, más sí el conocimiento del funcionamiento del auto.

Pues bien, este conocimiento técnico y mecánico puede transmitirse por medio de compañeros y del mismo vehículo. Eso se hizo manifiesto cuando Alfredo, conductor de aproximadamente 40 años y quien es propietario del taxi que continúa pagando dijo: “el mismo carro le enseña a uno” frente a la pregunta de cómo había aprendido de mecánica (Alfredo, playa de La terminal de transporte de Bogotá, abril 16 de 2016, 9:30 p.m.). Por medio de las interacciones que tiene el conductor de taxi a diario con su taxi y consigo mismo, Alfredo, al igual que otros conductores de taxi, reconocen cuando el carro no está funcionando bien, ya que interpretan sonidos o movimientos extraños del carro, como posibles daños.

Alfredo también mencionó que fueron sus compañeros conductores de taxi los que le enseñaron de arreglos del carro, “entre compañeros nos ayudamos a arreglar los carros y ahí se va aprendiendo (...) uno muchas veces no sabe, pero el compañero le ayuda y le explica, uno aprende a ser taxista así, por la ayuda de los compañeros”. Las palabras de Alfredo revelaron que la acción de reparar y conocer el funcionamiento mecánico se aprende en tanto el conductor interactúa con el mismo, con el auto y con otros conductores.

A partir de las interacciones que tienen los conductores de taxi entre sí, sin importar si son conocidos o no, estas permiten la creación de redes de reciprocidad entre ellos. La solidaridad que hay entre los conductores de taxi y la cooperación que se ofrecen entre sí, permite el intercambio de bienes y servicios entre ellos, como la asistencia laboral, los préstamos, servicios y apoyo moral (Lomnitz, 1983).

En el caso del conductor Alfredo, la información de arreglos del carro, género la red con el compañero que interpretó la falta de conocimiento de Alfredo en este tema y actuó, enseñándole sobre los arreglos. Dicha acción de su compañero fue interpretada por Alfredo como parte del compañerismo que existe entre los conductores de taxi y la unidad que hay entre ellos como parte de su trabajo.

Construcción de interacciones con y a través del taxi

El complejo conductor-taxi no solo tiene implicaciones en las acciones y significados de cada conductor de taxi a nivel personal, sino social. Featherstone (2004) —quien retoma a Miller (2001) en el texto *Automobilities*— menciona que se debe tener en cuenta la humanidad del vehículo, ya que se ha hecho una parte integral del ambiente cultural en el que nos vemos como humanos. Esto quiere decir que, el cuerpo humano al estar encapsulado dentro de un cuerpo de metal, no solo afecta al conductor mismo, sino las formas en que el conductor se relaciona con otros agentes sociales. En términos de Blumer (1969) afecta cómo se construyen las de interacciones simbólicas.

De ahí, que encontrar un lugar donde parquear el vehículo y que sea seguro son condiciones importantes que influyen en visitar espacios. Ejemplo de ello es el conductor Juan, quien dio la siguiente respuesta para contar qué lugares de la ciudad visitaba para descansar o almorzar y por qué: “Cedritos, 145 con 13... esa es la segunda opción que tengo, sino es este lugar [refiriéndose a La Playa de la 42, donde se encontraba] (...), a Galerías también voy, pero es inseguro y también abren mucho los carros. Aquí no se han visto los robos” (Juan, conductor de taxi, calle 42, febrero 11 del 2016, 11:00 a.m.). Las palabras de Juan ejemplifican que el cuidado del taxi es relevante para decidir a qué espacio dirigirse.

Además, el vehículo es un objeto que está presente en las interacciones entre conductores en las *playas* como La Terminal de Transporte. Una de las acciones más constantes entre conductores en este espacio es la de pitar, es decir, hacer sonar el claxon. Los conductores de taxi pitaron mientras la fila se movía hasta la zona de parqueo para recoger a sus pasajeros. Algunos pitaron porque otros conductores o vendedores ambulantes estaban ocupando un lugar en la *playa* que ellos querían, mientras la gran mayoría pitaba con la intención de hacerle entender a los taxis de adelante que debían empezar a andar y correr en la fila. Así las cosas, entre el movimiento constante, se construyen pequeñas acciones e interacciones entre conductores como pitar.

Esta acción fue construida en este contexto con un significado específico: explicitar que querían que el conductor que conducía el taxi de enfrente se moviera. El pito lo hemos interpretado como una interacción simbólica que comprende la presentación de gestos y respuesta a estos. Como lo mencionamos en el primer capítulo los gestos son “alguna parte o aspecto de una acción que está en curso, la cual simboliza el acto largo o completo del cual es parte”. En este caso, se trata de una señal que hace un conductor, la cual expresan al otro el mensaje de que avance, ya sea porque está obstaculizando el paso o porque le quitó el puesto

que iba a utilizar. En este sentido, el otro conductor reconoce la idea de la intención o el plan de la acción que el individuo va a realizar (Mead, 1934 citado por Blumer, 1969, p. 9).

Así las cosas, las acciones que el conductor produce por medio del auto y recibe por parte de otros conductores por medio del taxi son indicadores de lo que desea que el otro haga o comprenda. En este caso, el indicador para hacerlo es el pito, elemento que hace parte del taxi y el cual usa el conductor para manifestarse. Cuando el significado es compartido por ambos conductores, entonces se comprenden y se genera una interacción simbólica. Es decir, que cuando un conductor le pita a otro y este segundo conductor a quien se dirige el pito, interpreta la acción, en la circunstancia en que se encuentra, se construye una interacción simbólica a través de la acción de presionar la bocina.

Lo anterior, permite afirmar que el taxi se puede transfigurar en un espacio de refugio para los conductores. El sonido, por ejemplo, se convierte en un componente de lo que es conducir, ya que proporciona un envolvente sónico, un mundo sellado que funciona como un entorno de escucha personalizado (Feartherstone, 2004,). Como los



Conductores de taxi estacionados.
Foto por: Lorena Galeano, noviembre 27 de 2014

taxis son manejados por un solo conductor a la vez, varias veces no hay interacciones con los pasajeros, y por norma no pueden viajar con acompañante, los conductores interactúan con el carro mientras recorren la ciudad en busca de pasajeros o transportándose a sus lugares de destino.

Pues bien, la presencia de los taxis en las *playas* y la acción de pitar son muestra de la intervención del carro en las formas que interactúan los conductores entre ellos mismos y de estos con el espacio y con sí mismos como conductores de taxi. Además, indican que los taxis son un medio por el cual los conductores realizan acciones, no solo conducir, sino también hacer sonar la bocina y reunirse con otros compañeros. En efecto, los carros son objetos que “han reconfigurado la sociedad, implicando maneras distintas de vivir, viajar y socializar en, y a través del espacio tiempo”¹⁹ (Thrift, p. 53.).

¹⁹Traducción propia, texto original: “the car’s significance is that it reconfigures civil society involving distinct ways of dwelling, travelling and socialising in and through an automobilised time-space”.

Conclusiones

Los conductores de taxi han construido significados sobre el objeto que los acompaña diariamente durante su jornada y turno laboral: el taxi. Más aún, han construido un vínculo al que le dimos el nombre de complejo, el cual fue entendido como la relación de conductor-vehículo. Esto nos lleva a uno de los significados que identificamos y es que los vehículos son compañeros de trabajo de los conductores de taxi, de tal manera que estos no se pueden pensar como conductores sin el auto.

El auto identificado con el color amarillo es un símbolo ante los habitantes de la ciudad de que este es un auto destinado al servicio individual de pasajeros. En principio, este símbolo construye una interacción simbólica, pues permite que los clientes potenciales puedan actuar hacia estos autos como transportes a los que pueden acudir, si así lo desean. En este sentido, los taxis son objetos que —además de ser el medio por el cual los conductores transportan a sus clientes— participan en la interacción simbólica que construyen conductor y pasajero, pero De la Garza (2011 & 2013) no destacó a la hora de definir la producción simbólica del trabajo de conducir taxi.

En la medida que los conductores habitan en el taxi, varios de estos definieron el taxi como “la oficina” y esto es otro significado de su trabajo, pues en efecto se sienten atados a un espacio. Las oficinas de los trabajadores hacen referencia al lugar de trabajo. En este caso, para los conductores su lugar de trabajo es el taxi. Cabe entonces preguntarse por una de las características que definió De la Garza (2011 & 2013) en cuanto a que conducir taxi subvierte las jornadas relacionadas con el tiempo y espacio, pues en efecto los conductores piensan el auto como su oficina, lugar en el cual están presentes durante el turno y jornada.

Pues bien, el vínculo conductor-taxi se manifestó a través de cuatro acciones e interacciones, según cada conductor: personalización del taxi, limpieza del taxi, conocimiento del funcionamiento mecánico del taxi y construcción de interacciones sociales. Respecto al primero, se identificó que, al crear este vínculo emotivo con el carro, actúan hacia este como un espacio propio. El taxi se personaliza a gusto de los conductores, se decora, se mantiene aseado y buscan evitar que este tenga daños, pues en su oficina, es el espacio de interacción donde se condensan las acciones, percepciones, creencias, influencias e identidades de los actores, a la vez que modula la relación de éstos y establece comunicación (Torres, 2011).

Por su parte, otros conductores expresan el vínculo con el taxi por medio de la limpieza y el aseo interno y externo, pues es el lugar en que tanto él como si cliente habitan. Así, un taxi

aseado también es pensado para la satisfacción del cliente del servicio. De manera que el un taxi aseado es un símbolo que habla al cliente del interés que tiene el conductor por complacer a su cliente. La acción de asear está relacionada para algunos conductores con las mujeres conductoras, pero también se encontraron numerosos conductores limpiando sus vehículos en diferentes observaciones y relatos.

La tercera acción que identificamos que muestra el vínculo entre conductor-taxi fue el conocimiento del funcionamiento mecánico del auto. Por medio de las interacciones que tiene el conductor con el taxi, este adquiere la capacidad de interpretar cómo está trabajando el carro y por medio de las redes de información que crea con sus compañeros conductores y con los mecánicos con los que se relaciona adquiere conocimiento sobre mecánica.

Dicho conocimiento no solo es usado para salir de apuros con el taxi en situaciones de varadas o pinchadas, sino que aporta significado al trabajo del conductor y a pensarse como conductor en la medida que es conocer la herramienta por medio de la cual trabaja. El conocimiento que se adquiere en día a día y por medio de las conversaciones y acciones entre conductores. El conductor Alfredo definió que este conocimiento hace parte de aprender a ser *taxista*. Ahora bien, que los conductores hombres y las mujeres conductoras tengan conocimiento no significa siempre que ellos mismos realicen el mantenimiento propio del taxi, algunos y algunas sí lo hacen, pero para otros solo basta con tener el conocimiento del lugar en que habitan — el taxi— para llevarlo a arreglar o saber cómo está funcionando.

Por último, el vínculo conductor-taxi se hace manifiesto en las interacciones que los conductores de taxi construyen. Primero, porque el hecho de buscar un lugar seguro para parquear el auto, mientras se alimentan, conversan o descansar da luces de la importancia y cuidado que algunos conductores le dan al vehículo, a su compañero de trabajo. Por lo cual, el vehículo suele estar involucrado en las *playas*. Segundo, en La Terminal identificamos que el taxi se convierte en un medio para interactuar por medio del sonido que produce: el pito. Así, entre conductores se pitan en este espacio y esta es una acción que implica una interacción simbólica en la medida que el pito tiene significados de moverse o de protestar que se entienden en el momento en que se construyeron dichas interacciones. En estos casos, los vehículos fueron el medio de construir la acción y esto muestra el vínculo entre conductor-taxi.

Por medio de las acciones mencionadas, se manifestó el vínculo que los conductores tiene con los taxis que conducen. Esto fue importante en la medida que permitió identificar los significados que los conductores han construido sobre el auto que los acompaña: es su herramienta de trabajo, pero también su compañero, por lo cual no se pueden significar como conductores sin el taxi. También es el lugar en que habitan para trabajar, es “la oficina” y además

es un objeto activo en la producción que ellos realizan junto con el cliente, pues sin el taxi no podrían producir. Por estos significados, es que construyen acciones tales como personalizarlo, limpiarlo, conocerlo y actuar acompañados del taxi y a través de él hacia otros conductores.

Capítulo 3

“La gente cree que solo es manejar y no”

Por medio de las interacciones que los conductores de taxi tienen con los diferentes espacios de Bogotá, con sus compañeros y con el taxi, estos adquieren conocimientos de cómo conducir y de lo que está acción significa (Blumer, 1969). Pero no se trata solo de conducir, sino —cómo lo expresó el ex conductor de taxi *Ciro* de 44 años y ahora parte del personal administrativo de la empresa *TaxColombia*²⁰— “hay que saber hacerlo y manejar bien”, (*Ciro*, ex conductor de taxi, *Tax Colombia*, 31 de marzo del 2016, 12:20 p.m.). Estas palabras reflejan que detrás de la acción de conducir “bien” hay significados que determinan lo conducir taxi significa para los conductores mismos.

Así como *Ciro*, otros conductores determinaron que conducir no es únicamente poseer las habilidades para “guiar un vehículo automóvil”, sino que también involucra “guiar o dirigir a alguien o algo hacia un lugar” (RAE, 2004). Para que esto suceda, se requiere reconocer los barrios de Bogotá, sus calles y atajos para llegar en menor tiempo al destino que el cliente solicita. Entonces es cierto que conducir taxi significa poseer conocimientos para teórico-prácticos para pilotar un taxi, disfrutar hacerlo y saber por dónde hacerlo, como se mostrará detalladamente en este apartado.

Parte de estos saberes se crean sobre las ruedas, es decir, a medida que los conductores recorren la ciudad. Este es un conocimiento que varios conductores destacaron de su trabajo. En palabras de *Irma*: “lo que más me gusto de ser conductora de taxi es que uno conoce la ciudad, lo que usted no conoce en 30 años viviendo aquí. Conocí El Codito, Ciudad Bolívar...” (*Irma*, conductora de taxi, *Portal de la 80*, 14 de abril del 2016, 5:00 p.m.). Sin embargo, el conductor *Ramiro*, mencionó que conocer la Bogotá es una tarea que no ha terminado, aunque sigue conduciendo taxi:

Uno que es recorrido, uno sí conoce y conoce uno desde la 254 hasta la 116, que queda arriba yendo para Villavicencio, o 112 yendo para Bosa. Carrera, Calle, Este ¿Por qué hay este no? y barrios casi con el mismo nombre... Sur, norte.....Créeme, que ni uno que lleva tantos años. Yo dure 4 años de mensajero de moto y 23 que llevo en esto y yo no puedo decir que conozco todo Bogotá. Bogotá es muy grande y ahora Bogotá se creciendo, para arriba (*Ramiro*, conductor de taxi, *Lagos de Córdoba*, 6 de octubre del 2015, 11:00 a.m.).

²⁰ Es una administradora de taxis. Las administradoras de taxis son empresas que deben estar constituidas, las cuales se encargan de administrar el manejo del taxi desde la persona que conduce el taxi, hasta los arreglos mecánicos y los trámites ante las instituciones de movilidad, librando al dueño del taxi de preocupaciones. El propietario deja el carro en estas administradoras y estas le responden por lo que produce su carro.

Otra vía por medio de la cual se construye el conocimiento de la ciudad es por medio de las interacciones entre conductores. Específicamente, por medio de las redes de reciprocidad que los conductores de taxi generan para intercambiar bienes y servicios, tales como información de rutas o de atajos, aportan al conocimiento que los conductores tienen sobre la ciudad que transitan. Sin embargo, conocer Bogotá no solo es saber las rutas, sino reconocer las zonas de peligro, de tráfico y hasta las zonas de preferencia que cada conductor elige para trabajar. Comencemos entonces a analizar tres de los significados que los mismos conductores indicaron de lo que implica ser conductor de taxi en Bogotá.

“La gracia de ser taxista es saber llegar a los lugares”

Durante varios años, el medio de comunicación entre los conductores de taxi ha sido el *radioteléfono*²¹. Este se ha utilizado como herramienta de comunicación entre las operadoras que reciben las llamadas de los clientes y los conductores para transmitir la solicitud del servicio. También hay conductores y conductoras que lo usan de para solicitar ayuda. Actualmente esta herramienta clásica de los taxis ha empezado a ser reemplazada por nuevas herramientas de comunicación, pero todavía se relatan historias de cuando lo usaban.

Una de estas historias es la de Irma, quien relató que una vez se perdió en un servicio, pues fue a un sector de la ciudad que no conocía. Se encontraba sola, eran las 11 de la noche, se sentía perdida y asustando. Llamó a un amigo de ella y de su esposo, ambos conductores de taxi, pidiendo ayuda. Él le empezó a dar las indicaciones por medio del *radioteléfono*. En sus palabras: “se la pasaba comunicados por radio. El la ayudo a salir de allá” (Irma, conductora de taxi, 14 de abril del 2016, Centro Comercial Portal de la 80).

Actualmente varios conductores han reemplazado el *radioteléfono* por celulares Smartphones²² que, por un lado, les sirven para comunicarse a través de llamadas o mensajes de texto que se recibe y envía por aplicaciones que descargan en los Smartphone, tales como WhatsApp²³, y, por otro lado, para descargar las aplicaciones de geolocalización les que proveen asistencia para ubicar direcciones, rutas y hasta el tráfico de la ciudad. Estas aplicaciones de

²¹Según la RAE (2004) Teléfono sin hilos, en el que la comunicación se establece por ondas electromagnéticas.

²²Hace referencia a aquello que, en nuestro idioma, conocemos como teléfono inteligente. Se trata de un teléfono celular (móvil) que ofrece prestaciones similares a las que brinda una computadora (ordenador) y que se destaca por su conectividad (Definición.de, 2017).

²³Aplicación de mensajería instantánea para teléfonos inteligentes, que envía y recibe mensajes mediante Internet, complementando servicios de correo electrónico, mensajería instantánea, servicio de mensajes cortos o sistema de mensajería multimedia (wikipedia.org, s.f.).

geolocalización utilizan el sistema de posicionamiento global, más conocido por sus siglas en inglés GPS (Global Positioning System), el cual es un sistema que permite calcular las coordenadas de cualquier punto de la superficie terrestre a partir de la recepción de señales emitidas desde una constelación de satélites en órbita. Básicamente, su principal funcionalidad es que permite al usuario conocer, mediante un receptor, su posición en cualquier parte del planeta (Instituto geográfico Agustín Codazzi; Unión Europea & Centro internacional de agricultura tropical, 2007).

El abandono que se ha iniciado del uso del *radioteléfono* fue expresado textualmente por Salomón, conductor de 47 años, de los cuales ha dedicado 20 años a esta labor. Este comentario: “ya el radioteléfono salió de uso” (Salomón, conductor del taxi, calle 42, 28 de abril del 2016, 8:00 p.m.). Salomón expresó que tampoco utiliza aplicaciones para recibir las solicitudes de clientes o para comunicarse con otros conductores. Sin embargo, no son todos los conductores los que han abandonado esta herramienta de comunicación, encontramos conductores que todavía tienen la antena en el taxi y pagan la frecuencia en las empresas afiliadoras que cuentan con este servicio, como *Taxis Verdes S.A.S.*

Pues bien, sea que el conocimiento de cómo llegar a alguno punto específico de la ciudad se adquiera tras el tránsito diario de Bogotá, la transferencia de rutas y atajos entre conductores por llamadas, mensajes de voz en *Smartphones/ radioteléfono* o hasta por medio de las



Conductores y taxis en las vías de Bogotá
Foto por: Lorena Galeano, noviembre 27 de 2014

aplicaciones de geolocalización, lo cierto es que para conducir taxi “se necesita conocer la ciudad, como dijo Salomón. El conductor Vladimir, de 31 años de edad y 6 años conduciendo en doble turno el carro que alquila, fue más allá y nos comentó: “la gracia de ser taxista es saber llegar a los lugares, a uno no solo le pagan por llevarlo, también por saber cómo llevarlo” (Vladimir,

lavadero Av. Caracas con calle 21, marzo 17 de 2016, 11:40 a.m.).

Es así, que el saber cómo transitar en Bogotá para llegar al punto de destino del cliente hace parte servicio de prestan los conductores de taxi, lo cual no tuvo en cuenta De La Garza (2011 & 2013) a la hora de definir el trabajo de conducir taxi. Quienes conducen adquieren una personalidad conductora que es una representación ideal e individualizada de la síntesis de conocer la ciudad y saber conducir (Salazar, 2015). Aunque los estilos de conducción varían, pues están asociados al tamaño del vehículo, las emotividades, a las preferencias, las condiciones de la ciudad, al ser objetos de su propia acción, se reconocen a sí mismos en el rol de conductores

e interpretan las acciones de conducir y conocer la ciudad como significados de su trabajo.

Por ello, cuando un individuo que no es conductor de taxi le pide ayuda para ubicarse en un espacio, los conductores interpretan la acción de este individuo, primero, por el significado que tiene de sus habilidades ubicándose en la ciudad y segundo, por el significado que tiene el conductor para el agente externo, creando un significado sobre su trabajo, pues es a través de la conducción del taxi que ellos se ubican en la ciudad y son vistos por los demás miembros de la ciudad como guías. Así, se refuerza tanto para agentes externos al trabajo como para los conductores mismos que poseer conocimientos de ubicación dentro de la ciudad es un significado del conductor de taxi en Bogotá.

Específicamente, Irma definió este conocimiento como un estudio de las rutas en relación al tiempo que gastaba transcurriendo las vías hacia el destino. Textualmente “yo iba haciendo mis caminos por la ciudad y calculaba por las vías (...) me sirve esta y me hacia las vías para llegar al Aeropuerto con servicios. Yo hacía estudio de tiempo todo el tiempo”. Por su parte, Lorenzo, nuestro conductor informante, comentó que sus cálculos de tiempo y espacio en la ciudad se comparan con un GPS. En sus palabras “como si en la mente tuviera un GPS”. Además, explicó: “cuando una persona está perdida con una dirección o con algo, ¿A quién le pregunta?, a los taxistas. Nosotros somos los que sabemos de direcciones, que donde queda tal centro comercial, tal bodega, eso ni los de Uber, esos solo usan aplicaciones para ubicarse (Lorenzo, trayecto, abril 17 de 2016, 12:00 a.m.).

De manera que el conocimiento de las rutas de Bogotá que los conductores indican tener, ya sea para para movilizar a los pasajeros o evitar los embotellamientos, es central para su trabajo, pues aparte del saber cómo conducir, conocer la ciudad es lo que les permite prestar el servicio. De ahí, que Lorenzo compare su conocimiento con un sistema de geolocalización como el GPS y que conocer la ciudad se haya construido conocimiento característico de los conductores de taxi, el cual es reconocido por ellos como necesario para ser taxistas.

Al mismo tiempo, los conductores muestran que este es un conocimiento que es reconocido por ellos mismos, pero también por otros agentes externos a su trabajo. De manera que los conductores de taxi se significan a sí mismos como conocedores de la ciudad y actúan hacia otros guiados por este significado que tienen de ellos mismos. Desde el interaccionismo simbólico de Blumer (1969) esto se realiza por medio del *self*, que le permite a los individuos interpretarse a sí mismo, y en esto construir de los significado que tiene de sí mismo, y al mismo tiempo construir acciones hacia otros, teniendo en cuenta lo que ha han determinado de sí mismos, pero también de los otros hacia los cuales realizan la acción (Blumer, 1969). Para este caso, los otros son: los no conocedores de la ciudad.

No obstante, no todos los individuos reconocen este conocimiento que tienen los conductores de taxi, por eso el conductor Hernando explicitó la necesidad de que el alcalde reconociera a los conductores de taxi través de las siguientes palabras: “la alcaldía se pone a hacer proyectos de cambios de vías y no nos pregunta a nosotros, que somos los que realmente sabemos. ¡Petro nos trató de ignorantes! Los taxistas sí saben de vías, nosotros sí sabemos de vías” (Hernando, La Terminal, 27 de diciembre del 2015, 5:00 p.m.).

Lo anterior, nos permitió mostrar que los conductores de taxi se significan a sí mismos como conocedores de Bogotá. Incluso, significan su trabajo como no solo conducir, sino de conducir con conocimiento de rutas efectivas para la movilización. Otra situación que lo ejemplifica es el proceso de entrevistas y pruebas de conducción a los candidatos interesados en manejar uno de los taxis de *Tax Colombia* administra. Según lo relatado por Ciro, en *Tax Colombia* se hace una prueba de manejo para ver “cómo es el manejo de un vehículo” (Ciro, Administrador en Tax Colombia, marzo 31, 2016, 12:00 p.m.),

Las pruebas son realizadas por individuos que —como Ciro— han tenido experiencia en este oficio independientemente el vehículo que maneja. Ciro explicó que esto se debe a que los que tienen esta experiencia pueden juzgar acertadamente. Textualmente “sabemos cómo es el maní de este negocio, (...) no es cualquier cosa (...) la gente cree que esto solo es manejar y no... el que se mete a esto tiene que saber hacerlo y manejar bien”. Con esto, queremos mostrar que una de las características que aporta significado al trabajo de los conductores de taxi es conducir y, en palabras de Ciro, “manejar bien”.

Vale la pena agregar el gusto que gran parte de los conductores de taxi han desarrollado por conducir, pues al preguntarle a algunos conductores lo que destacaban de su trabajo, varias respuestas indicaron la acción de conducir. “Lo que es nosotros [refiriéndose a su grupo], nos gusta mucho manejar y manejamos bien” respondió Lucas, uno de los miembros de *Fanatics of drive*. Por su parte, Javier, otro de los miembros del grupo, comentó que seguía en este oficio porque le gusta conducir y por la necesidad (Lucas, Camilo, Jonathan, Calle 106 con 15, 6 de marzo del 2016, 11:00 pm). Disfrutar manejar es la característica que los miembros del grupo comparten, por lo que actuaron hacia el disfrute de esta acción escogiendo el nombre que tienen, el cual traduce en español “fanáticos de manejar”, aunque usen el “drive” en vez de “driving”

El conductor Álvaro también disfruta conduciendo el taxi: “me gusta conducir (...), me gusta la labor, me ha dado sustento, me ha dado para vivir bien. No me he enriquecido, porque trabajo honesto y en este tipo de labores uno no se puede enriquecer, si trabaja honesto” (Álvaro, conductor de taxi, Calle de la 85, marzo 12 del 2016, 12:15 a.m.). Aunque Álvaro realizó una carrera profesional, la flexibilidad de horarios, las ganancias y su gusto por conducir, han hecho

que se mantenga en el oficio.

La forma en que los conductores de taxi se movilizan por la ciudad hacen parte de la práctica cotidiana que estos tienen manejando el carro, hace parte de una experiencia incorporada que cambia constantemente y que también transforma a quien conduce. Pues como explica Óscar Salazar (2015)

En los modos de conducción (que) se cruzan las representaciones estereotípicas, los discursos que buscan civilizar al conductor, las máquinas que se conducen y los tipos de relaciones que el vehículo conducido establece con otros vehículos y cuerpos cuando circula por la calle (Salazar, 2015, p. 226).

Pues bien, el proceso de conducción del taxi, o de la auto movilidad en general, supone dos dimensiones, las cuales se condensan en: el carro como objeto y en las automovilidades, como sistemas de prácticas (Salazar, 2015). Es así que, sin importar el sexo del conductor de taxi, este puede transportar al pasajero a los destinos solicitados, los individuos que ingresan a este oficio tienen las aptitudes para conducir el taxi en la ciudad y sus alrededores. Las diferencias a la hora de conducir en la ciudad no varían por el sexo del conductor, sino por el estilo de conducción.

Pero cómo se mencionó anteriormente, no se trata de únicamente conducir, sino de “saber hacerlo y manejar bien”. Más allá de que los conductores de taxi disfruten conducir, esto se refiere a que no basta con que los candidatos tengan el conocimiento teórico y práctico de conducir, sino que sepan por qué rutas tomar en Bogotá. De ahí, que otra de las pruebas que le hacen a los que se quieren conducir taxi en *Tax Colombia* es una evaluación sobre barrios y direcciones, sino no pasan esta prueba no pueden trabajar como conductores. En palabras de Ciro: “a veces hay algunas excepciones, cuando digamos tuvieron experiencia como mensajeros, que tiene un conocimiento de la ciudad. Pero digamos cuando vemos que no son muy buenos, les hacemos la prueba de conducción y ya los corchamos”.

Con todo, la forma de manejar del conductor de taxi está influenciada por la agilidad que estos desarrollan de movilizarse en las calles. Al tener turnos de trabajo de más de 12 horas, hacen que se cree un complejo de humano máquina que permite que los conductores de taxi se movilicen de manera veloz y eficaz por la ciudad, pues su experiencia manejando y movilizándose por la ciudad genera en ellos habilidades con la máquina que conducen. Se explica así el por qué Irma y Lorenzo describieron que mientras trabajaban crearon mapas mentales de las rutas de la ciudad, tal como un GPS. Se puede entonces identificar dos significados de lo que conducir taxi significa para los conductores: conducir y saber por dónde conducir, cada uno interconectado con el otro.

Antes de finalizar, es importante mencionar que se ha idealizado un tipo de conductor de taxi ágil, veloz y que sabe ubicarse, ese es el conductor de taxi hombre. Si bien, en los últimos años ha incrementado la entrada de mujeres en este oficio, el modo de conducción de las mujeres sigue cargando de prejuicios sobre sus aptitudes para manejar. El modo de conducción de estas es interpretado por sus compañeros como delicado y preventivo “las mujeres son muy prevenidas, esperan que se les del paso, hacen la fila y eso” comentaba Lorenzo, el conductor informante.

“Los taxistas nos zonificamos”

Existe una concentración de los orígenes y destinos de los servicios de taxi en la franja oriental de la ciudad, según el estudio de Acevedo & Rodríguez (2012) en *Taxi: el modo olvidado de la movilidad en Bogotá*. Esta franja cubre las siguientes Unidades de Planteamiento Zonal (UPZ): Los Cedros, Usaquén, La Sabana, Las Nieves, Teusaquillo, Chapinero, La Alhambra, Las Ferias, entre otros. Siendo así, podría decirse que la mayoría de conductores de taxi prefieren trabajar en esta franja de la ciudad, pues hay mayor demanda.

Sin embargo, la seguridad, los conocimientos de la zona, las ganancias monetarias y el tráfico son significados asociados a la selección del sector de la ciudad en que cada conductor trabaja, como se expondrá a continuación. De ahí, que no todos los conductores trabajan en dicha franja oriental, sino que se dividen en la ciudad de Bogotá. El conductor Juan lo manifestó así: “los taxistas nos zonificamos, a mí siempre me ha gustado en el norte, otros les gusta el occidente o el sur; eso depende” (Juan, conductor de taxi, calle 42, 11 de febrero de 2016, 12:00 p.m.).

Ahora bien, detrás de las preferencias de zonas, exististe significados que soportan estas preferencias. Las zonas de la ciudad son entonces objetos hacia los cuales los conductores construyen acciones, ya que visitan o no cada zona dependiendo del significado que hayan construido sobre esta. Lo anterior, concuerda con la primera premisa que Blumer (1969) postula para entender la acción: los seres humanos actúan hacia un objeto guiados por el significado que estos tienen para ellos

Por ejemplo, el conductor Lucas, que es miembro del grupo *Fanatics of drive* especificó que tanto él como los compañeros de grupo preferían la zona norte de la ciudad, hizo referencia a quienes trabajan en el norte como los *Norteños*. Añadió que, vista esta zona, porque conoce las calles, avenidas y rutas. En sus palabras: “uno se sabe todos los atajos o entre cuadras de su zona, mientras que, si me dicen que vaya al sur, pues yo puedo ir, pero cojo las principales, entonces me demoro más. (Lucas, conductor de taxi, Calle 106 con 15, marzo 6 del 2016, 12:00 a.m.). En

esta misma línea, Juan mencionó: “a mí siempre me ha gustado en el norte (...), concretamente, barrios como Rosales y Chapinero, porque no hay tráfico y la demanda del servicio es constante”. También, el conductor Ramiro prefiere el norte, la razón que dio: “porque es más de confianza” (Ramiro, conductor de taxi, calle 42, 15 de febrero del 2016, 12:00 pm).

Sin embargo, la seguridad no fue el único significado que se asoció al norte de la ciudad de Bogotá. Ramiro también mencionó: “en el norte, hay mucho trancón”, por lo cual prefiere frecuentar la zona centro de la ciudad y Galerías. Otra zona asociada al tráfico y que algunos conductores evitan es localidad de Suba. Así lo explicó Marco: “yo en Suba no trabajo (...) hay mucho tráfico, las calles son angostas y llenas de huecos, pero hay conductores que solo trabajan allá, en esa parte” (Marco, conductor de taxi, 28 de febrero del 2017, 8:00 p.m.). Aun así, la mayoría de los conductores mencionaron el tráfico como una situación presente en la ciudad.

Lo testificado por los conductores concuerda con el estudio de INRIX sobre el tráfico Global, en el que Bogotá ganó el puesto de la ciudad con mayor tráfico vehicular en Latinoamérica y la quinta en el mundo, con 79,8 horas en congestiones al año (Monroy, 2017). Sin embargo, dentro de la ciudad hay franjas críticas, como hicieron mención los conductores. Según lo publicado por El Tiempo Zona (2015), la movilidad en el norte de Bogotá es una de las más lentas, se menciona la avenida 19 entre las calles 134 y 127, la avenida Novena en el sentido norte—sur, la Autopista Norte con Calle 85, de la calle 121 a la calle 134 y la carrera más entre la 106 y 116 como puntos críticos de movilidad, en donde se puede tardar entre 40 a 90 minutos.

Por otro lado, el conductor Ramiro mencionó que la zona sur era de mucho cuidado. Pues bien, Ramiro no fue el único que mencionó que la zona sur es más peligrosa que otras, también lo hicieron los compañeros del grupo de *Fanatics of drive*: Camilo, Javier y Jonathan. Concretamente dijeron que la zona del sur y las Américas eran peligrosas por la inseguridad, razón por la cual trabajan en la zona norte.

Aun así, Lorenzo prefiere la zona sur para trabajar por tres razones. La primera, porque vive en el sector desde hace 45 años, lo cual lleva a las segundas razones: ha construido un conocimiento más profundo de la zona sur. Textualmente dijo: “tiene uno de pronto la posibilidad de conocer muchas más maneras de llegar al sitio que tiene uno que llegar buscando los atajos (...) conozco mucho el sector”. La tercera razón es que, según Lorenzo, el sector del de Bogotá tiene menos contacto con las aplicaciones que están haciendo competencia al servicio

de taxi, como lo es Uber (Lorenzo, conductor de taxi, Calle 106 con 15, marzo 6 del 2016, 12:00 a.m. y marzo 3 del 2017).

Otro lugar mencionado por los conductores de taxi entrevistados fue La Terminal de Transportes de Bogotá. Por lo menos a Álvaro no le gusta ir a La Terminal de Transportes de Bogotá a recoger pasajeros, pues esto implica hacer filas muy largas y consumir tiempo de trabajo. En sus palabras: “no me gusta hacer fila (...), no estoy acostumbrado, [yo] uso mucho



Filas de taxis en La Terminal de transporte de Bogotá
Foto por: Lorena Galeano, mayo 30 de 2017

las tecnologías para el trabajo, no veo la necesidad de esperar dos o tres horas para tener un servicio” (Álvaro, conductor de taxi, calle 85 con 15, 11 de marzo del 2016, 12:00 a.m.). La opinión de Bernardo fue similar a la de Álvaro, pues mencionó que no visita a La Terminal, porque se pierde tiempo, solo lo hace cuando le piden que lleve usuarios hasta allá. De lo contrario, no entra a la fila de espera, prefiere salir a *ruletear*, término que hace referencia a ser un taxi que recorre la ciudad para recoger pasajeros y no se queda estático, como los taxis del Aeropuerto o La Terminal.

Sin embargo, durante el trabajo de campo nos encontramos con conductores que optan por visitar La Terminal, como lo fueron Hernando, Nora y Max. Por ejemplo, Hernando visita diariamente de La Terminal, pues en un día de alta demanda puede realizar hasta 10 carreras²⁴ saliendo de allí (Hernando, conductor de taxi, La Terminal de Transportes, 27 de diciembre, 4:00 p.m.). Por su parte, Nora explicó que la ventaja de ir a trabajar en La Terminal es la seguridad. En palabras textuales: “de aquí [haciendo referencia a la terminal] salgo muy segura, salgo rastreada satelitalmente, de aquí no me niego a ir a cualquier parte de la ciudad, porque estoy monitoreada” (Nora, conductora de taxi, La Terminal de Transportes de Bogotá, 16 de abril del 2016, 9:00 p.m.). En últimas, Max, conductor de taxi de aproximadamente 35 años, nos

²⁴Término utilizado para referirse a los trayectos que hace cada conductor de taxi al llevar al pasajero a su destino

mencionó por qué es bueno ir a la terminal: “hay carrera fija y uno no está dando vueltas. También por seguridad” (Max, conductor de taxi, 16 de abril del 2016, 10:00 p.m.).

Otro lugar al del que se hizo mención en las conversaciones con los conductores de taxi fue el Aeropuerto El Dorado de Bogotá, el cual genera un recargo de \$4,100²⁵ a la tarifa corriente que haya marcado el *taxímetro* durante el servicio. De ahí, que Javier, miembro de *Fanatics of drive*, se refiriera a este lugar de la siguiente manera: “hay lugares que uno siempre dice que sí, como El Aeropuerto, a ese uno si va así sean las 5:00 p.m.”. Para explicar de una forma más gráfica el significado de hacer un servicio al Aeropuerto, el conductor Julián, quien trabaja en turno largo y arrienda el taxi, mencionó que este lugar significaba *felicidad*, en la medida que se recargaban los \$ 4,100 a la tarifa del servicio solo por ir hasta allá. De manera que, este significado que se ha construido está relacionado con los beneficios monetarios que tiene para los conductores.

Pero es importante tener en cuenta que solo se permite llevar pasajeros al Aeropuerto, más no recoger, solo a los taxis autorizados. Así que es un lugar exclusivo para ciertos taxis y conductores. Aunque hay excepciones, “a veces, cuando hay retraso de los vuelos nos dejan entrar”, mencionó Julián (Julián, conductor de taxi, calle 85, 11 de marzo, 11:30 p.m.). De todas formas, la Policía está pendiente que únicamente los taxis aprobados para el Aeropuerto recojan pasajeros. De ahí, que Juan referencie El Aeropuerto como un punto donde no puede trabajar cómodamente, ya que según lo relatado por él: “la policía molesta mucho”, por lo cual no le gusta visitarlo (Juan, conductor de taxi, calle 42 con avenida Caracas, 11 de febrero de 2016, 12:00 p.m.).

Otros espacios significados por los beneficios monetarios que trae para el conductor. son las estaciones de gasolina. A modo de ejemplo, relataremos parte de la charla que tuvimos en la estación de gasolina *ESSO*, donde hablamos con el conductor de taxi que hemos llamado Mateo. Este conductor, de alrededor de 40 años, solicitó gasolina para el taxi que conducía, mientras se le dispensaba gasolina al taxi aprovechamos para preguntarle al conductor si tanqueaba en esta estación de gasolina constantemente, a lo que respondió que sí. “El taxi busca la economía” nos explicó Mateo, además añadió: “casi todas las estaciones *Esso* (...) tienen una oferta para los taxis, ofrecen la gasolina más barata si el carro es taxi” (Mateo, conductor de taxi, Bomba Esso de La Terminal, enero 6 de 2016, 11:00 a.m.).

²⁵Ver: El Tiempo, (2016). Listo el decreto para aumentar el valor de las carreras de taxis. Recuperado de <http://www.eltiempo.com/bogota/nuevas-tarifas-en-taxis-para-bogota-2016-28812>

Posteriormente, Karen, Diana y Moisés explicaron que en las bombas *Esso* se aplica una tarifa especial a los conductores de taxi, el galón de gasolina para los taxis puede llegar a costar \$700 pesos menos que el valor que se maneja para los carros particulares. Esto se debe a que los conductores de taxi son la mayor clientela de las estaciones de gasolina, además, no solo consumen combustible, varios taxis tienen instalado el tanque del Gas Natural Vehicular y en estas estaciones también pueden tanquear el gas.

Mateo mencionó que el buscaba dichas estaciones de gasolina, ya que le traen mayores beneficios económicos. En sus palabras: “uno por el trabajo [de conducir taxi] ya reconoce en donde están ubicadas [las estaciones *Esso*] en la ciudad, según el lugar donde esté, yo voy recordando donde me sale barato la tanqueada del carro”. Este es un ejemplo que

los recorridos que los conductores de taxi realizan constantemente por la ciudad les permiten ubicarse en esta, además de ubicar lugares de su interés, tales como las estaciones de gasolina, monta llantas, talleres de mecánicas, restaurantes y lavaderos entre otros.

Por otro lado, hay zonas de Bogotá que los conductores de taxi tratan de evitar, pues las definen como inseguras para ellos como conductores. Tomás, conductor de 28 años de edad, que visita la Playa de la 85 en las noches y quien entro a este oficio porque su tío le arriendo el taxi en turno largo, mencionó algunos de los sectores a los que no se dirige: “las Lomas, Ciudad Bolívar, Paraíso”. Dichos espacios son interpretados por este como destinos de riesgo, ya que a los conductores les toca devolverse sin pasajeros en el taxi, lo que representa riesgo y vulnerabilidad de ser robados (Tomás, conductor de taxi, calle 85, 11 de marzo, 12:00 a.m.). Nora también relató que el barrio Egipto es un barrio peligroso: “es otra Bogotá”. Nora en una ocasión fue a este barrio y casi la roban (Nora, conductora de taxi, Portal de la 80, 14 de abril del 2016, 5:00 pm). Moisés, el vendedor de gasolina nos mencionó algunas de las zonas que los conductores interpretan como peligrosas. Este explicó que escuchaba a los conductores cuando conversaban sobre los servicios, y nos comentó que algunos conductores se negaban a llevar pasajero a barrios que tienen renombre de ser peligrosos, como Santa Bibiana o Las Cruces (Moisés, vendedor de gasolina, Bomba *Esso*, La Terminal, 6 de enero, 11:00 a.m.).

Algunos de los datos mencionados anteriormente, coinciden con los datos publicados en



Precio de la gasolina en las estaciones *Esso*
Foto por: Lorena Galeano, noviembre 27 de 2014

la investigación de Rodríguez & Acevedo (2012), en la cual se menciona los destinos menos frecuentados son en las zonas periféricas, como Jerusalén, El Tesoro, El Mochuelo, UPZ que quedan en Ciudad Bolívar, o Las Cruces que se sitúa en la localidad de Santa Fe, tal como lo mencionaron los conductores en los relatos descritos. Aunque lo que se encontró durante la etnografía da luces de la razón por la cual no se frecuenta estas zonas, esto es, por su significado de peligro y riesgo para los conductores, sus vehículos y sus ganancias.

De lo anterior, se puede decir que los conductores de taxi construyen significados sobre Bogotá, no solo porque la extensión de Bogotá concuerda el área de trabajo que tiene los conductores de taxi y el servicio que prestan se centra en movilizar al cliente de un lugar a otro de la ciudad, sino porque transcurrir entre diferentes zonas de Bogotá es una constante presente, como lo es el norte, el sur, el oriente, el occidente o el centro de la ciudad. De manera que el espacio de la ciudad es un objeto hacia el cual los conductores de taxi actúan constantemente.

No obstante, la ciudad de Bogotá no es un objeto que comparte un significado homogéneo entre los conductores. Para construir los significados, los conductores pasan por un proceso de interpretación el cual interactúan consigo mismos y tienen en cuenta sus deseos, objetivos, las acciones anticipadas de otros, la imagen de sí mismo y el posible resultado de la acción (Blumer, 1969). En otras palabras, las consecuencias que implica para su trabajo y para ellos visitar un lugar. En los datos recolectados, esto se hizo evidente con las referencias a la seguridad de la zona, las ganancias monetarias, el tiempo que implica ir a un lugar, el tráfico y el conocimiento de la zona. Entonces, parte del significado de cada conductor forma en la interacción que tiene consigo mismo.

Lo anterior coincide con la tercera premisa de Blumer (1969) para entender la acción, en la cual se puntualiza que los significados de los objetos –que en este caso es el espacio– se construyen a través del proceso de interpretación que viven los seres humanos, cuando se encuentran con los objetos. De ahí, que los conductores tienen en cuenta cada uno de estos aspectos para construir los significados de localidades, barrios, avenidas, entre otros, lo que los lleva a trabajar algunos fragmentos de la ciudad más que en otros. Dicho en términos de Juan esto es *zonificación*.

Es oportuno decir que no todos los conductores tienen zonas de preferencia. Por lo menos, este es el caso de Álvaro, quien dijo que su servicio cubre toda la ciudad: “Voy para donde vaya conduciendo el trabajo”, mencionó. En este caso, el significado que lo guía a visitar un espacio no está únicamente ligado a la inseguridad, las ganancias o el tiempo, sino al cliente. Por esto, los significados zonales pueden modificarse constantemente en las interacciones que tienen los conductores con los clientes, pues cuando les solicitan un destino al que preferirían no ir y van,

construyen un nuevo significado: el de ir a la zona solicitada por satisfacer a su cliente.

Es decir, que en estos casos el objeto principal que guía la acción se vuelve el cliente, más que el espacio. Por esto, la acción está guiada por el objetivo de cumplir la solicitud del cliente a quien se le presta el servicio, por trabajar y ganar dinero. Se aplican aquí también la tercera premisa que Blumer (1969), los significados de los objetos, en este caso el espacio, se sostiene o se modifican a través del proceso de interpretación que viven los seres humanos, cuando se encuentran con los objetos. En estos casos, el objeto principal hacia el cual se actúa es el cliente.

Ahora bien, el pasajero no solo es un objeto, sino un individuo con el que el conductor interactúa, lo que lleva a mencionar la segunda premisa de Blumer (1969) para entender la acción: los significados de los objetos se construyen a través de los encuentros entre individuos, objeto que en este caso es espacio y, por tanto, la acción que conlleva de ir o no a una zona. Pues bien, el cliente es un individuo que modifica que junto influye en el significado de la zona, pero en ocasiones prima el significado de peligro, tráfico o pérdida de tiempo sobre satisfacer al cliente, por lo que los conductores se niegan a realizar el servicio hacia destinos concretos.

Por último, es primordial mencionar que las conversaciones entre los conductores de taxi contribuyen a transferir información sobre atracos, robos, peligro o tráfico que haya en ciertos espacios. Esto contribuye a construir significados de zonas a tal punto que algunos espacios de la ciudad quedan marcados, como lo es Egipto, Las Lomas y Las Cruces. Entonces, los conductores no necesitan vivir experiencias en determinado lugar para darle cierto significado, sino que construyen el significado de acuerdo a la información que reciben. Así es que esta información se contempla en el proceso de interpretación de los conductores, en donde actúan en acuerdo con sus objetivos, deseos, las implicaciones de visitar un lugar, como el riesgo que se les ha anunciado de ser robados o el tiempo que pueden tardar si visitan cierto lugar.

Conclusiones

A simple vista podría decirse que para conducir taxi es suficiente tener conocimientos teóricos-prácticos de cómo conducir un vehículo, contar con la licencia de conducción que aprueba estos conocimientos y el tarjetón²⁶. Sin embargo, los conductores de taxi han construido saberes específicos necesarios para poder significarse como conductores de taxi. Entonces no solo es conducir, sino de saber hacerlo, disfrutarlo y hacerlo efectivamente.

²⁶ Documento de carácter permanente, individual e intransferible que acredita al conductor para la operación de un taxi. Es reconocida entre los conductores como el *tarjetón*.

Por un lado, disfrutar manejar es una de las motivaciones que les permite continuar en el oficio. Como varios de los casos expuestos mencionan, los conductores de taxi interpretan la acción de manejar como una parte fundamental de su trabajo, pues al estar encapsulados en el carro por más de 12 horas al día, no sólo crean una relación con la máquina, desarrollan un modo de conducción que sólo la experiencia les da y que la diferencia de los otros conductores. El disfrutar manejar es interpretado por ellos como una de las acciones que les aporta significado a su trabajo, es decir, que este goce hace parte de ser conductor de taxi, aunque aclararon que, en muchas ocasiones, como en medio de embotellamientos, no disfrutaban manejar.

Por otro lado, algunos conductores se reconocieron como conocedores de la ciudad y esto lo incluyeron como parte del servicio que prestan y de lo que el trabajo de conducir taxi significa. El conocer la ciudad les permite saber los atajos para evitar el tráfico, las vías más rápidas o cortas para llegar a los destinos de los pasajeros. Estos conocimientos los conductores de taxi adquieren por su experiencia recorriendo la ciudad, pero también a través de la información que se distribuye entre los conductores por medio de charlas con los compañeros, *radioteléfono* o por *Smartphones*.

Habría que aclarar que el conocimiento de Bogotá no corresponde únicamente al conocimiento de las rutas de la ciudad, es decir, a esa creación mental del GPS que adquieren por la experiencia. Más allá de esto, hace referencia a conocer los significados de las diferentes zonas de la ciudad, lo cual varía según el conductor. Para unos conductores, la zona sur es peligrosa, mientras que el norte significa seguridad. Para otros, La Terminal significa pérdida de tiempo, pero para otros: seguridad. Para algunos otros, Suba es la zona de mayor tráfico y El Aeropuerto significa felicidad, pues les aporta mayor retribución económica. De manera que, aunque los conductores de taxi que trabajan dentro de Bogotá comparten un mismo espacio, este no tiene un significado homogéneo.

Llegado a este punto, se hacen claros tres significados que los conductores de taxi le han dado a la acción de conducir, pues no es únicamente realizar la acción de “guiar un vehículo”, sino poseer el conocimiento suficiente de las rutas de Bogotá para guiar el vehículo por un camino que lleve al cliente efectivamente. Ser conductor de taxi es conocer la ciudad, lo que se manifiesta por medio de los significados que tiene cada zona de la ciudad: insegura, de alta retribución económica, pérdida de tiempo, entre otras. Por último, conducir taxi implica disfrutar conducir. Estos tres significados definen lo que es conducir taxi y lo que Ciro cuando expresó “hay que saber hacerlo y manejar bien”.

Capítulo 4

“El conductor de taxi juega con el tiempo”

A través de los datos recolectados se identificó que no hay un consenso entre los conductores de taxi respecto a los significados de manejar taxi en Bogotá, más bien estos significados se encuentran atravesados por la diversidad de posiciones que se dan dentro de los mismos conductores: hay conductores propietarios, arrendatarios, en *turno largo*, en *turno doble*, diurnos o nocturnos, como se describirá en este apartado. Así es que estas diferencias no solo marcan la experiencia de conducir, sino la construcción de significados sobre el trabajo mismo.

Es común que el tiempo atraviese los significados del trabajo de conducir taxi, ya que las acciones de los conductores hacia el tiempo regulan todo el trabajo de manejar taxi a tal punto que define qué es el trabajo del conductor de taxi, cómo se trabaja y qué se produce. En palabras de Bernardo, conductor de 43 años, “lo fuerte de este trabajo es el tiempo, pues el conductor de taxi juega con el tiempo” (Bernardo, conductor de taxi, 4 de enero del 2016, Bogotá, 10:00 a.m.).

Entonces, aparte de que el tiempo atraviesa el trabajo —pues define las jornadas, los turnos y los servicios— esta carga de significado el trabajo de conducir taxi (Elías, 1984 & Blumer, 1969). De ahí, la relevancia de mostrar qué significados le han dado los conductores de taxi al tiempo en relación a su trabajo. Sin embargo, antes de empezar es preciso aclarar que el significado del tiempo no es construido únicamente por los conductores de taxi, sino que se ha conformado históricamente por la sociedad en que estos están insertos.

Por un lado, el proceso social se refiere al aprendizaje que tienen los individuos de cómo actuar hacia el tiempo desde la infancia. Se aprende a actuar hacia el tiempo cuando se enseña y se exige socialmente por medio de acciones, tales como ser puntual o cumplir con periodos de horas específicos en tareas de trabajo. Es así que el tiempo se convierte en una institución hacia la cual actúa el individuo y que modela sus pautas (Elías, 1984). Por otro lado, los procesos físicos marcan posiciones y periodos para poder establecer determinaciones temporales, cuyos significados son entendidos por todos los miembros de la sociedad, muestra de esto son los calendarios y los relojes. El primero, está determinado por el ciclo de la tierra alrededor del sol, mientras que el segundo está determinado por el ciclo de rotación de las manecillas del reloj.

Basados en estos dos procesos, se han determinado unidades de tiempo, como minutos, horas, días, meses y años. Tanto el calendario como el reloj ha sido construido por medio de procesos sociales y físicos están determinados por unidades que hacen referencia a símbolos cognoscitivos y reguladores que constituyen en unidades el tiempo (Elías, 1984). Estos símbolos y sus significados son compartidos por todos los miembros de la sociedad, entre esos los

conductores de taxi. Así las cosas, el tiempo “es un símbolo que sintetiza procesos físicos y sociales” (Eliás, 1984, p.59).

Este es el caso de los conductores de taxi de la ciudad de Bogotá, quienes hacen parte de una sociedad que utiliza el calendario y el reloj como símbolos para determinar el tiempo. Sin embargo, las acciones que estos construyen hacia el tiempo se manifiestan individualmente, como en los acuerdos de las fechas y tiempos por medio de la identificación de los turnos, jornadas de trabajo, vacaciones y fechas de pago entre los conductores propietarios—arrendatarios e identificación de las horas de alta o baja demanda. Lo anterior solo se puede dar, en la medida que se comparten símbolos sobre el tiempo.

Igualmente, el compartir símbolos del tiempo permite la construcción de una interacción simbólica entre conductores de taxi, en términos de Blumer (1969), pues las interacciones se forman cuando el significado es compartido por dos o más individuos. Entonces, los individuos se comprenden y se genera una interacción simbólica. De manera que, afirmamos que se comparta el mismo concepto de tiempo entre los conductores es indispensable para que se construyan interacciones no solo entre conductores y pasajeros, sino entre los mismos conductores.

Por esta razón, situar estas interacciones en el tiempo y en el espacio, como se analizará en los siguientes apartados, nos llevó a identificar los significados que se forman en estas interacciones sobre su actividad. No obstante, se mostrará que los conductores de taxi han agregado otro significado social al tiempo, el cual está directamente atado al trabajo de conducir taxi. Este es el de tener “control sobre el tiempo”.

Propietario vs arrendatario

Para referirse a los individuos que conducen taxi se ha utilizado el término “gremio”, entre quienes la usan se encuentran los conductores de taxi. Álvaro, lo definió como: “los conductores, quienes manejamos taxi, los que nos sentamos frente al volante”. También mencionó que se trata de “los colegas taxistas” (Álvaro, conductor de taxi, calle 85 con 15, 11 de marzo del 2016, 12:00 a.m.). Con esta definición se incluyó dentro del grupo de los conductores, a quienes denominé “taxistas”. Particularmente, este término se refiere únicamente a un individuo que conduce taxi (RAE, 2014).

Pues bien, aunque la palabra *gremio* pretende unificar a los conductores de taxi, existen diferencias entre estos, es por eso que Danny, conductor de taxi arrendatario del vehículo en *turno largo* y trabaja en jornada nocturna, definió *gremio* como: “todo lo que es el círculo

amarillo, sea propietario o sea conductor [refiriéndose al conductor que arrienda]” (Danny, conductor de taxi, calle 85 con 15, 11 de marzo del 2016, 2:00 a.m.). Así que, aunque esta última definición incluye a todos los conductores, resalta una de las diferencias que se presenta entre los conductores de taxi: los que son propietarios del vehículo y los que son arrendatarios.

Para el conductor Juan, los conductores propietarios tienen la posibilidad de elegir en qué día pueden trabajar, por lo que tienen mayor autonomía sobre el tiempo y el uso del vehículo por ser su propietario. En palabras textuales: “como propietario sí se puede decir ‘hoy no trabajo’”. Sin embargo, Juan manifestó que los conductores que arriendan trabajan más tranquilos, ya que no tiene que pagar el vehículo de taxi, sólo *el producido* y decir “necesito repuestos” del carro (Juan, conductor de taxi, calle 42, 11 de febrero, 2016, 1:00 p.m.). El producido es la suma de dinero que debe entregarle el conductor al propietario por el alquiler, si es *turno doble* paga entre \$55.000 a \$60.000, pero si es *turno largo*, de \$80.000 a \$90.000.

Similar a la opinión de Juan fue la de Alfredo, el conductor que dejó la pastelería para comparar su taxi, quien manifestó que los arrendatarios no tienen que preocupar por el desgaste físico del taxi, por lo que pueden hacer más *carreras* (Alfredo, conductor de taxi, La Terminal, 16 de abril del 2016, 10:30 p.m.). Por el contrario, el conductor Ramiro nos dijo: “los propietarios trabajan con más tranquilidad, no se esfuerzan tanto”, dado que no tienen que pagar cuota del producido (Ramiro, conductor de taxi, calle 42, 15 de febrero del 2016, 12:00 p.m.).

De los relatos anteriores, se puede identificar que las experiencias de conductor arrendatario y conductor propietario difieren en tres aspectos. Primero, en la independencia del manejo de tiempo de trabajo y de uso del vehículo, lo que De la Garza & Pogliaghi (2011), en *Los taxistas de la ciudad de México, trabajo e identidad*, denominaron como “tener márgenes de autonomía laxos para la organización del trabajo, lo que se representa en el sentido de libertad al trabajar” (p. 13). Segundo, en el pago del mantenimiento del vehículo y tercero en el pago de la cuota de arriendo del vehículo.

Respecto al primero, se encontraron casos en los que los conductores arriendan el vehículo y la restricción con el tiempo no es limitada, pues tienen *turno largo*. Es decir, que pueden trabajar en el horario que ellos mismos escojan, sea en el día o en la noche. Para ejemplificar presentamos el relato de Hernando, quien solo visita al propietario semanalmente para pagarle el producido, además, aunque casi nunca se ve con el propietario, tiene una excelente relación con él, según expresó. Entonces, aunque Hernando no es propietario del vehículo sí cuenta con una autonomía plena del manejo de su tiempo de trabajo, una flexibilidad de horario, que se expresa en que puede trabajar los días y en el horario que elija, siempre que

cumpla el producido (Hernando, conductor de taxi, La Terminal, 27 de diciembre del 2015, 4:00 p.m.).

Otro caso que expresa un alto grado de autonomía del arrendatario es el del conductor Javier, miembro del grupo *Fanatics of drive* junto con Lucas, Camilo, quienes llevan 1 año conduciendo taxi y Jonathan, el cual lleva 4 años, textualmente, Lucas mencionó: “nosotros le damos duro el jueves, viernes y sábado hasta toda la madrugada, para el lunes empezar temprano”. Incluso Javier mencionó que una de las razones por la cual le gusta conducir taxi, es porque tiene horas libres y puede manejar su tiempo. En sus palabras: “nadie le está diciendo a uno trabajo de esta hora a esta hora, (...) lo único que tiene que tener uno en la cabeza es pagar una cuota y luego hace lo que quiere” (Lucas, Camilo, Jonatán y Javier, conductores de taxi, Calle 106 con 15, marzo 6 del 2016, 12:00 a.m.).

Así pues, tanto conductores propietarios como arrendatarios del taxi reconocieron que una de las características del trabajo de conducir taxi es esa “libertad al trabajar”. Es decir, el poder tener autocontrol sobre el tiempo de trabajo y descanso. Esto quiere decir que los propios conductores reconocen que tienen la responsabilidad de alcanzar las cuotas para pagar el producido, el mantenimiento del taxi o el taxi mismo, dependiendo si es propietario o arrendatario. Al respecto Ricardo, el conductor de taxi manizaleño apuntó: “esto requiere mucha disciplina, estar en un horario juicioso. Si uno se pone a hacer visita, se le va el día y no hace nada, toca ser juicioso para que sea uno productivo” (Ricardo, conductor de taxi, calle 42, 19 de febrero del 2016, 3:00 p.m.).

Ahora bien, a través de los relatos se identificó que aquella libertad no es igual en todos los casos, pues existen diversos grados de autonomía sobre el tiempo, la cual depende de la relación propietario o arrendatario que tenga cada conductor con el vehículo de taxi, de la modalidad de turno y de la relación del arrendatario con el propietario, dado el caso. Podría indicarse que el conductor propietario tiene mayor autonomía sobre el manejo del tiempo que el conductor que arrienda, porque puede decidir qué día y en qué horario trabajar sin estar sujeto a la decisión del poseedor del vehículo o a la obligación trabajar por conseguir el *producido*.

Sin embargo, el conductor Juan explicitó que la posibilidad de autocontrol del tiempo es mayor en los que trabajan en *turno largo*, en sus palabras: “los de turno largo sí pueden descansar más y escogen en qué momento trabajan y pueden bajarse”, mientras que él no puede, porque trabaja el taxi en doble turno, durante el día, y arrienda su taxi en la noche, “uno no puede descansar mucho, porque si no pierde el producido” agregó (Juan, conductor de taxi, calle de la 42, 11 de febrero de 2016, 12:00 p.m.).

Juan hizo mención del *producido*, aunque este es propietario del taxi; lo que refleja que los conductores propietarios también tienen que alcanzar una cuota para los gastos del mantenimiento del carro y para generar ganancias, así no tengan que pagar una cuota de producido a otro individuo. Además, algunos conductores, aunque sean propietarios, cuentan con un tiempo limitado, ya que tiene el carro en dos turnos. De manera que los conductores que mayor grado de control tiene sobre el tiempo no son siempre los propietarios, sino los de *turno largo*.

El control sobre el tiempo está a su vez asociado con la relación que tiene cada conductor con el automóvil. Esto es, poder conducirlo por las vías que el mismo conductor seleccione, sin seguir unas rutas específicas, como se da en el caso de otros tipos de transporte, como los trenes o *Transmilenio*²⁷. Asimismo, la autonomía que tiene por la ausencia de un jefe, hace que los conductores tengan mayor flexibilidad para organizar el tiempo y hacer uso del automóvil. Incluso los conductores arrendatarios cuentan con dicha autonomía, ya que no tienen una relación de jefe-empleador, en la medida que pagan arriendo por el vehículo y no reciben un salario a cambio (De la Garza & Pogliaghi, 2011).

Entonces el *gremio* taxista comprende diversos conductores, cuyas experiencias en el trabajo se dividen por la propiedad o no del vehículo, pero también por el turno y la jornada laboral. Lo anterior se manifestó en los significados que se construyen del trabajo de conducir taxi, lo cual está en parte relacionado con las responsabilidades que tiene cada conductor sobre el vehículo que trabaja —las cuales se traducen en el mantenimiento del taxi, pago del producido y en el grado de autonomía que tiene cada conductor sobre el vehículo. Pese a las diferencias, la libertad de controlar el tiempo se hizo manifiesta en la mayoría de conductores; sin embargo, esta libertad se afecta por la relación de propietario o de arrendatario del vehículo y del turno de trabajo. Los conductores que trabajan de *turno largo* cuentan con mayor grado de autonomía sobre el tiempo y sobre el vehículo que los conductores que trabajan en doble turno.

Una cosa es trabajar de día y otra de noche²⁸

La diferencia de propiedad del vehículo también se pronuncia en la jornada de trabajo de los conductores: diurna o nocturna, puesto que trabajar en la noche significa entre los conductores mayor inseguridad, razón por la cual los turnos nocturnos son delegados para los

²⁷ Sistema de transporte masivo de Bogotá

²⁸ Tomado del artículo de El Tiempo, “Una cosa es trabajar de día y otra, de noche” 2007

conductores no propietarios. Rodríguez y Acevedo (2012) registraron que el 84% de los conductores de Bogotá que trabajan de noche son arrendatarios. Así también lo ejemplifica el caso de Mónica, quien es propietaria y conductora de taxi durante el día, mientras que Álvaro, conductor arrendatario, lo conduce en la noche (Álvaro, conductor de taxi, calle 85 con 15, 11 de marzo del 2016, 12:00 a.m.).

Específicamente a los conductores que trabajan en la noche se les designa *nocheros*, mencionó Javier. Con todo, conducir taxi en la noche no es igual que conducir taxi en el día, pese a que el servicio que se presta es el mismo. Álvaro, conductor de noche, precisó que el trabajo en este momento del día es menos estresante por dos razones. Primero, porque los pasajeros generalmente están sosegados y no afanados por llegar a al lugar de destino. Segundo, porque no hay *trancón*²⁹, lo que les permite movilizarse rápidamente en la ciudad. Con respecto a la seguridad, Álvaro dijo: “no hay riesgo de inseguridad, porque yo tomo las medidas necesarias, yo uso la tecnología” (Álvaro, conductor de taxi, calle 85 con 15, 11 de marzo del 2016, 12:00 a.m.).

En su testimonio, Álvaro presentan las aplicaciones como garantes de seguridad para él como conductor. Sin embargo, quien quiera usar las aplicaciones puede hacerlo, siempre y cuando las instale en su celular y llene la información requerida: nombre, apellido, correo, número de celular y contraseña. Desde el 2012 las aplicaciones para solicitar el servicio de taxi empezaron a reemplazar la solicitud telefónica y por radioteléfono que se hacía a los conductores de taxi. Entre las más usadas están *TAPPSI* y *EASY TAXI* (Peñar Redonda, 2017 & Pardo 2013). Ahora bien, la información solicitada no promete seguridad para el conductor, mientras que sí hay una constante preocupación de la protección que el dan las aplicaciones a los clientes (Peñar, 2014), por lo cual no se asegura que el cliente no construirá acciones peligrosas ante el conductor, aun así, para Álvaro el hecho de que sea contactado por aplicaciones evita que tenga que recoger pasajeros en la calle durante la noche, lo cual le brinda seguridad.

Contrario a Álvaro, otros conductores de taxi opinaron que conducir taxi en la noche significa mayor inseguridad que en el día. Nelson, conductor propietario de 51 años y quien conduce en la jornada diurna, mencionó: “trabajar de noche es de tesos” (Nelson, conductor de taxi, La Terminal, 31 de diciembre del 2015, 10:00 a.m.). Nelson, al igual que varios de los conductores que entrevistamos prefieren trabajar durante el día, incluso, dos conductores mencionaron un dicho para manifestar la fortuna de sobrevivir en el trabajo nocturno: “esto es

²⁹Entiéndase como embotellamiento de vehículos, tráfico lento.

Dios y suerte”. (Salomón, conductor de taxi, calle 42, 28 de abril del 2016, 9:00 p.m. y Lorenzo, conductor de taxi, calle 106, 6 de marzo del 2016, 1:00 a.m.).

Respecto a la inseguridad de la noche, el Instituto Nacional para la Seguridad y Salud Ocupacional (NIOSH, por sus siglas en inglés) de EEUU, los conductores de taxi corren 60 veces el riesgo de ser asesinados en el desempeño de sus labores que otros trabajadores, lo que se debe a los siguientes factores: el trabajar con el público, el manejar dinero en efectivo, el trabajar solo, el trabajar en áreas de delincuencia y el trabajar de noche. Este último factor sólo está presente en los que trabajan en la noche, de manera que tiene mayor riesgo que los conductores diurnos (Centro de Recursos del Departamento de Seguros de Texas, División de Compensación para Trabajadores, s.f). El conductor Ramiro, comentó:

“de noche las cosas se convierten (...) la gente hace cosas muy distintas (...) muchos toman taxi para ir a buscar vicio. Los borrachos son terribles...o los que roban (...) de noche se ve mucha maldad (...) la noche es más peligrosa” (Hugo, conductor de taxi, calle 42, 15 de febrero del 2016).

Apoyando lo referido por Hugo, Guillermo Tutea, conductor de taxi nocturno con experiencia de 20 años y entrevistado por El Tiempo, comentó los siguiente frente a la muerte de tres compañeros conductores de taxi: “la inseguridad [en las noches] se toma las calles (...) no se cuenta con el respaldo de las autoridades, y la única forma de protegerse es permanecer conectado al radioteléfono y acudir al respaldo de los compañeros en caso de robo o atraco. Los compañeros son nuestra única protección” (El Tiempo, 2007).

Así es que, se puede decir que a la noche se la ha construido un significado de inseguridad, peligro y mayor riesgo, según el conductor Guillermo, pero también para Hugo, Nelson. Incluso, el conductor Salomón, se refirió a que para trabajar de noche se necesitan agallas. En sus palabras: “no tengo agallas para trabajar de noche (...) por la noche rinde, pero es lleno de inseguridad” (Salomón, conductor de taxi, calle 42, 28 de abril del 2016, 9:00 p.m.). Entonces la noche no solo es insegura, sino que necesita que los conductores desarrollen una actitud valiente y con agallas para enfrentarla.

Por esto, la noche ha permitido que se construyan acciones de apoyo entre los mismos conductores para brindar seguridad en caso de que uno ellos se encuentre en situaciones de peligro. Las redes que crean para protegerse son interpretadas por la gran mayoría de conductores como unidad, por lo que interpretan su trabajo como un objeto constituido por personas en las que pueden encontrar apoyo en caso de robos, accidentes y otros. Pero es importante decir que la inseguridad que significa la noche es una situación que limita la autonomía de los conductores,

pues los obliga a estar acompañados, a no visitar ciertos espacios y a seleccionar cuidadosamente a los individuos que recogen.

“¡El trancón de esta ciudad!”

En referencia a la jornada diurna, los conductores han construido el significado de mayor seguridad en comparación al nocturno, pero hay una situación que añadir, que carga de significados esta jornada: el tráfico de Bogotá durante el día, el cual afecta directamente el trabajo de conducir taxi porque las distancias del servicio son



Trancones en la ciudad de Bogotá
Foto por: Lorena Galeano, noviembre 28 de 2014

recorridas en mayor cantidad de tiempo. De manera que, el conductor hace menos *carreras* el tiempo de trabajo, razón por la cual representa “perdida de plata”, en palabras de Luis:

hay trancones en los que usted se demora una hora, deja el pasajero, se gana 15 mil y se demora otra hora saliendo y muchas veces sin carrera, en dos horas solo ganó 15 mil y si gasto la gasolina, pierdo las carreras de la aplicación y si el pasajero está afanado se gana el regaño del pasajero (Luis, conductor de taxi, servicio de taxi, 22 de febrero del 2017, 3:00 p.m.).

Por su parte, Nelson, comentó: “¡el trancón de esta ciudad!, qué pena que lo diga: es un asco”. Nelson explicó que la expansión de las ciclovías había empeorado el tráfico, pues reducía las vías de los carros, además agregó que la iniciativa de dicha expansión había sido idea del ex alcalde de Bogotá Gustavo Petro durante su alcaldía (Nelson, conductor de taxi, La Terminal, 31 de diciembre del 2015, 10:00 a.m.). Otra voz que se refirió al tráfico de la temporada de fin de año fue la de Hernando, el cual relato: “en diciembre me hice carreras de 3 horas, eso no es negocio”. Añadió que anteriormente, cuando el pico y placa³⁰ cubría todo el día, lograba hacer 30 *carreras*, actualmente solo se puede hacer 25 *carreras* (Hernando, conductor de taxi, Terminal de Transporte, 27 de diciembre, 4:00 p.m.).

A pesar de lo lento que pueda ser el trayecto, el tiempo transitado en el tráfico también es tomado en cuenta para cobrar el servicio. El costo se determina por la cantidad de tiempo y la distancia recorrida, las cuales se miden por el *taxímetro*. Este cuenta una unidad cada metro

³⁰ Medida de restricción de la movilidad vehicular en franjas horarias.

cuando el auto está en movimiento y cambia una unidad cada 30 segundos, si el auto se detiene. Con todo, no es una ganancia para los conductores invertir más tiempo del que gastaría si no hubiera tráfico. Textualmente el conductor Bernardo mencionó lo siguiente respecto al trancón: “uno se demora mucho tiempo, pero el velocímetro no corre, o corre, pero muy despacio” (Bernardo, conductor de taxi, 4 de enero del 2016, 10:00 a.m.).

Antes de seguir el análisis del significado del tráfico, conviene detenerse un momento a fin de mencionar que el *taxímetro* es una medida estatal para regular las tarifas del servicio de taxi. A través del decreto 439 del 10 de octubre del 2016, la Alcaldía Mayor de Bogotá aprobó el aumento en las tarifas de taxis en Bogotá. Según lo anterior, para el 2017 se estableció que la tarifa mínima (28 Unidades en el *taxímetro*) fuera de \$4,100 y \$2,000 para el recargo nocturno, dominical y festivo, entre las 8:00 pm y las 5:00 am, mientras que el recargo al Aeropuerto quedó en \$4,100 (El Tiempo, 2016). Así las cosas, el taxímetro es un medio que controla el trabajo de los conductores de taxi.

Retomando el análisis y lo dicho por Bernardo —respecto al interés por maximizar los trayectos en el tiempo —Juan expresó una opinión similar, además incluyó el clima como otro factor influyente. Puntualmente, mencionó que cuando llueve es mejor para los conductores, porque se hace múltiples *carreras* cortas en poco tiempo, lo cual se traduce a las ganancias de un trayecto largo. En sus palabras “en una hora, se hacen cinco o seis carreras mínimas. Eso es lo que uno se hace en una carrera larga” (Juan, conductor de taxi, calle 42, 11 de febrero de 2016, 12:00 p.m.).

Aunque cuando llueve se forma tráfico, hay mayor demanda del servicio. Retomando el testimonio de Ricardo: “cuando llueve nos va bien, pero no avanza. si nos va mejor, se ocupan casi todos los taxis” (Ricardo, conductor de taxi, calle 42, 19 de febrero del 2016, 3:00 p.m.). Así pues, las palabras de Juan y Ricardo, ratifican que en el trabajo de conducir taxi se maximiza el valor del tiempo sobre el espacio. Esto es, que se prefiere hacer múltiples *carreras* cortas en corto tiempo, que recorridos (sean cortos o largos) que tengan larga duración. Esta preferencia se encuentra relacionada con la tarifa mínima del servicio, pues sin que el conductor tenga que recorrer largas distancias, lo que significa gasto de tiempo y gasolina, tiene una ganancia establecida.

De manera que, el clima y el tráfico son situaciones que los conductores de taxi enfrentan durante el desempeño de su labor. En términos de Blumer (1969), el clima y el tráfico son objetos hacia los cuales los conductores actúan, pues están cargados de significado. Por un lado, el estado del clima afecta la demanda del servicio. Si llueve, hay mayor demanda que si hace sol. Sin

embargo, si el sol es intenso el taxi también es una alternativa para evitar el agotamiento de caminar bajo el sol. Así pues, el estado del clima influye en si la demanda del servicio.

Por otro lado, el tráfico significa pérdidas en las ganancias monetarias. Durante el trabajo de campo, la incomodidad que genera el tráfico que se forma en Bogotá se identificó en las voces de los conductores mencionadas anteriormente. Al mismo tiempo, la referencia al tráfico por parte de los conductores reveló cómo estos construyen acciones hacia este objeto. Salomón mencionó que para ser conductor de taxi, sobre todo en la jornada diurna, es necesario ser “tranquilo para los trancones” (Salomón, conductor de taxi, calle 42, 28 de abril del 2016, 9:00 p.m.), puesto que “la conducción de los otros carros, trancones, las vías malas, las vías reducidas” genera estrés a los conductores de taxi, tal como lo manifestó Ricardo (Ricardo, conductor de taxi, calle 42, 19 de febrero del 2016, 3:00 p.m.). Así que, los conductores se ven obligados a luchar diariamente con el estrés del tráfico, pero algunos ya se han acostumbrado y desarrollan la paciencia a la que Salomón se refiere para enfrentarse a este objeto. Así lo ejemplifica el conductor Hernando cuando respondió respecto al estrés del tráfico: “¡No, yo ya no me estreso!” (Hernando, conductor de taxi, La Terminal, 27 de diciembre del 2015, 4:20 p.m.).

Otra consecuencia del tráfico fue identificada por el conductor Felipe, quien trabajó en Bogotá entre 1993 y 1996, luego trabajó como conductor de bus y de transporte carga, pero en el 2015 regresó a trabajar como conductor de taxi. Para Felipe, el tráfico ha afectado las interacciones entre conductores de taxi, pues al estar en un trancón no hay posibilidades de invertir el tiempo interactuando con otros compañeros, sino recuperando las ganancias que se perdieron durante el tiempo en que se estaba en el trancón. Referente a las interacciones Felipe comentó: “antes [refiriéndose a la década del 90] se podían reunir más los taxistas, porque no había tanto trancón como ahora, es que ahora es muy difícil porque todos nos quedamos en trancones”. Este conductor, también explicó que el aumento de tráfico ha influido en que los conductores que trabajan en jornada diurna no se reúnan con la misma frecuencia con que lo hacía en los 90’s. Mientras que los conductores nocturnos sí disponen del tiempo para reunirse, porque en la noche no hay tráfico ni tanta demanda como en el día (Felipe, conductor de taxi, carrera 8, 30 de noviembre del 2016, 6:00 p.m.).

En conclusión, lo descrito evidenció que el estado del clima y el movimiento del tránsito vehicular son factores que se escapan del control de quien presta el servicio de taxi. No obstante, ambos afectan el número de servicios que puedan prestar los conductores de taxi. Específicamente, el trancón, como se llama popularmente, significa pérdida de ganancias para los conductores, además de una pérdida de tiempo, mostrando así las puntadas que interconectan el tiempo y las ganancias en este trabajo. Igualmente, el tráfico también significa estrés, esto ha

obligado a los conductores a construir una conducta de paciencia para enfrentarlo, a tal punto que describen la paciencia como una característica de los conductores de taxi, de lo que significa ser conducir de taxi en Bogotá.

Por tanto, el clima y el tráfico limitan el auto control del ritmo con la que Álvaro y muchos otros conductores definen el trabajo de conducir taxi, en sus palabras: “trabajo a mi ritmo”. Por lo menos, el tráfico, que es un objeto cargado de significados mayoritariamente negativos— forja que quien conduce taxi “no pueda circular a la velocidad y el lugar por donde le gustaría. En todo caso, él tiene que generar las habilidades necesarias para sortear los obstáculos, poder trabajar de una manera aceptable” (De la Garza & Pogliaghi, 2011).

La hora muerta

Acevedo & Rodríguez (2012) analizaron los datos de la *Encuesta de Movilidad* (2005) e identificaron que el servicio de taxi además de tener una distribución espacial, tiene una temporal. Concretamente, se mencionó que existen dos picos marcados de demanda: en la mañana y en la tarde. El primero, se da entre las 6:00 a.m. y las 8:00 a.m., mientras que, en la tarde, el pico de demanda es entre las 5:00 p.m. y las 6:00 p.m.

La información anterior concuerda con los datos mencionados por algunos conductores y vendedores de la estación de gasolina de La Terminal de Transportes, pues se reconocieron en los relatos de los conductores que, de los lunes, martes, miércoles, jueves la hora de mayor demanda es de 6:00 a.m. - 8:00 a.m. de 4:00 p.m.-7:00 p.m. Adicionalmente, durante la etnografía se identificó que los viernes, sobre todo por la tarde, los sábados y cada quincena son los días de mayor demanda. Además, semana santa, junio y diciembre se consideran los mejores meses.

Por el contrario, los domingos en la noche y los lunes son los días de menor movimiento del servicio de taxi. Esto permitió identificar que existen los periodos de baja demanda, los cuales son definidos por los conductores como “la hora muerta”. Esta hora corresponde entre las 10:00 a.m.-11:30 a.m. entre semana, según lo comentado por el conductor Juan, con experiencia de 10 años en este trabajo. También, el mes de enero fue mencionado como un mes muerto.

Se esclarece entonces como los clientes —y la demanda del servicio— es otro factor que puede cuestionar la autonomía sobre el tiempo de trabajo que los conductores tienen, puesto que los conductores ofrecen el servicio de taxi en los periodos de tiempo de alta demanda del servicio durante los días y meses de año. Como lo expone Oscar Salazar (2015) en su tesis de doctorado

Hacer circular y dejar pasar. Los ensambles de las movilidades urbanas en Bogotá y Barranquilla a mediados del siglo XX:

la autonomía que encarnan las automovilidades puede afirmarse que el tipo de transporte público que se consolidó en Colombia a mediados del siglo XX definió, su carácter al punto de invertir su sentido. Ni el taxista, ni el conductor de bus (...) tiene la autonomía del conductor de carro particular. La que sería una de las aparentes ventajas —la autonomía en el trabajo— se vuelca en contra de quienes se dedican al oficio [de transportar] (p. 237).

Entonces, si bien es cierto que los conductores de taxi tienen la flexibilidad horaria de conducir el taxi —aunque esto depende de la modalidad del turno, de propietario o no del taxi y de la ausencia de un jefe o de un sistema de trabajo formalizado y burocratizado— el precio que pagan los conductores es “vender su autonomía al volverse conductores para otros” (Salazar, 2015, p. 237). Así las cosas, aunque la libertad de controlar el tiempo se hizo identificó en los relatos de los conductores como un significado del trabajo de conducir taxi en la mayoría de conductores, dicha libertad es cuestionable, pues está interconectada a los ritmos de alta y baja demanda, en otras situaciones.

Por último, hay que recalcar que los conductores utilizan los periodos de *hora muerta* para visitar las *playas*, en donde se alimentan, descansan, se encuentran con otros conductores o para hacer diligencias personales. Así, los encuentros entre conductores se dan en su mayoría en tiempos donde no se está haciendo uso del vehículo para transportar pasajeros, por lo cual hasta los tiempos de descanso, recreación y alimentación también están sujetos a los clientes.

Conclusiones

Hasta aquí se ha evidenciado que el tiempo es un objeto hacia el cual los conductores de taxi actúan constantemente. Más aún, el tiempo atraviesa el trabajo de conducir taxi, por eso es que se identificaron dos diferencias. La primera se relaciona con el turno de trabajo: *turno largo* o *turno doble*. La segunda con la jornada de trabajo: diurna o nocturna. Ambas divisiones posibilitaron reconocer diferencias en cuanto a cómo los conductores definen su trabajo. Cada conductor —posicionado desde su turno y jornada laboral— construye constantemente el significado de su labor a través de las interacciones que tiene consigo mismo y con otros en medio de las acciones que construye cuando trabaja (Blumer, 1969).

En primera medida, las diferencias de conductor propietario y conductor arrendatario son importantes porque marcan la existencia de experiencias diferenciadas entre el *gremio*, lo cual

también influye en el significado que cada conductor construye sobre su trabajo. Sin embargo, se demostró que no hay un consenso de significados sobre el trabajar conduciendo taxi siendo propietario o arrendatario del vehículo. Para algunos conductores, el arrendatario trabaja “más tranquilo” pues no tiene que responder financieramente por los gastos de mantenimiento, mientras que, para otros, los propietarios son quienes trabajan “con mayor tranquilidad” dado que no tiene que pagar cuota de arriendo.

Adicionalmente, la jornada (diurna/ nocturna) del conductor de taxi construye significados diferenciados respectivamente sobre el trabajo del conductor taxi. En la jornada nocturna, por ejemplo, la mayoría de conductores son arrendatarios y por el hecho de arrendar el carro y trabajarlo en la noche, estos conductores construyen un significado particular sobre su oficio, ya que transitan una Bogotá diferente a los conductores que trabajan en el día, pues de noche “las cosas se transforman” como comentaba uno de los conductores entrevistados.

Los significados de la noche son diversos entre los conductores entrevistados, por ejemplo, Álvaro caracterizó la jornada nocturna así: sin tráfico, con clientes no afanados y dejó de lado la inseguridad, pues la tecnología le brinda la protección necesaria para no correr ningún riesgo. Sin embargo, para otros conductores la noche carga el significado de inseguridad, de “más peligrosa” y de poco respaldo de autoridades. Por esto, mencionaron que solo cuenta con el respaldo de sus compañeros conductores de taxi. Así es que para algunos conductores “trabajar en la noche es teso”, por esto, los conductores que trabajan en la noche son interpretados como valientes, “con agallas” y más unidos, pues tienen tiempo para reunirse, según Felipe y además se necesitan para protegerse.

Por otro lado, se encontró que los conductores de jornada diurna hacen referencia a la paciencia como una actitud necesaria para actuar frente al tráfico del día. El tráfico representa una dificultad para los conductores de taxi de la jornada diurna, en la medida que no les permite realizar múltiples servicios de transporte en la ciudad durante el turno de trabajo. Para estos conductores el tráfico es “perdida de plata”. Además, el tráfico tampoco les permite disponer de una gran proporción de tiempo para encontrarse con otros conductores, solo en la *hora muerta*.

Pese a la diversidad de significados, se esclareció que los conductores de taxi de Bogotá, sin importar si arriendan o son propietarios, señalan que el autocontrol del tiempo es una característica de su trabajo. Lo anterior coincide con el estudio De la Garza & Pogliaghi (2011), quienes en México identificaron que los conductores de taxi consideran esa misma característica como positiva del trabajo, pues cuentan con el control de decidir “cómo trabajar, del tiempo, de las relaciones sociales que se entablan, de apropiación (real o simbólica) del medio de producción resulta el código principal a significar” (p. 13).

Adicionalmente, al igual que estos autores reconocieron, la apropiación del medio de producción y por tanto del tiempo se construye, sea el conductor propietario o no. Los primeros, no dependen de otro para trabajar, por lo cual se consideran autónomos o independientes. Los segundos, cuentan con la posibilidad de organizar su trabajo hasta cierto punto, no reciben un salario a cambio de sus labores, por lo que se consideran independientes y no tienen una sujeción estricta a un empleador. Es entonces esta libertad lo que los diferencia de otros trabajos y trabajadores.

No obstante, este autocontrol del tiempo que los conductores expresan tener está a su vez controlado por diversos factores —como se evidenció a través de las voces de los conductores— las tarifas estipuladas por el estado a través del taxímetro, la relación propietario o arrendatario que tenga el conductor con el vehículo de taxi, de la modalidad de turno, el tráfico, el clima y la demanda de los clientes (los rangos de alta demanda y la *hora muerta*) entre otros son controles sobre el tiempo de trabajo de los conductores de taxi de Bogotá. Así que, aunque los conductores se sientan autónomos, no significa que no existan controles sobre la actividad de conducir taxi que la limiten.

Con todo, los conductores de taxi mostraron que el tiempo es un objeto constante hacia el cual actúan. No solo porque su producción laboral —transportar pasajeros en un periodo de tiempo—, sino porque la referencia de periodos de alta/baja demanda, los turnos y las jornadas hacen manifiesto que se comparten símbolos del tiempo comunes a una construcción socio histórica de la sociedad occidental, lo cual se materializa en el uso de las unidades temporales, como horas, días, meses y años. Además, identificamos que los conductores han añadido otro significado al tiempo: el de poder controlarlo, que destacan como un significado mismo del trabajo de conducir taxi. En palabras textuales “lo fuerte de este trabajo es el tiempo, pues el conductor de taxi juega con el tiempo”.

Capítulo 5

¿Qué es una “playa” o “isla” de taxis?



Aglomeración de taxis en la zona de la calle 42 con 15
Foto por: Daniela Madrigal, febrero 15 de 2016

Durante el trabajo de campo, los conductores de taxi hicieron uso de términos específicos para referirse a espacios, actividades, tiempos o sucesos relacionados con el vehículo y/o con su trabajo, tal como se ha mostrado a lo largo de la monografía. Dos de estos términos fueron *playas* e *islas de taxi*, los cuales utilizaron los conductores Hernando y Mateo, entre otros, durante las primeras visitas a La Terminal de Transportes de Bogotá.

Por ejemplo, el conductor Hernando, mencionó que el término *playa* hace referencia a aquellos espacios de la ciudad en los cuales “los taxistas pueden descansar y relajarse un poco”. Esto, en acompañados de sus vehículos, razón por la que visualmente se forma un espacio amarillo por el número de taxis parqueados. Por lo anterior, estos espacios son interpretados por los conductores de taxi como *playas*. “Donde haya taxis [parqueados], se les llama “playa” (Hernando, conductor de taxi, La Terminal, 27 de diciembre 2015, 4:00 p.m.). Por su parte Mateo comentó que suelen haber estaciones de gasolina con precios especiales para tanquear los vehículos de taxi de combustible o gas cerca de los espacios donde se forman islas de taxi, como lo es la plazoleta donde ingresan los taxis a La Terminal (Mateo, conductor de taxi, La terminal, 06 de enero del 2016, 11:00 a.m.).

Es así, que tanto *playas* como *islas de taxi* apuntan al mismo suceso: aglomeración de taxis y de conductores en un mismo punto espacial de la ciudad. Sin embargo, de aquí en adelante llamaremos a estos espacios como *playas* para facilitar la escritura. Identificar las *playas* fue

importante porque el espacio “explica dimensiones del comportamiento más allá de lo que es meramente funcional” (Pol, 2003 p. 284, citado por Vidal y Pol, 2005). Esto es, permite las interacciones entre individuos. De ahí, que, las *playas* fueron los espacios físicos en donde logramos identificar interacciones y en ellas significados del trabajo de conducir taxi por medio de observación de interacciones, acciones y de relatos de los mismos conductores.

Las acciones que se construyen en las *playas* son una vía que manifiesta la apropiación del espacio, pues por medio de las acciones, “transforman el espacio, dejando su huella, es decir señales y marcas cargadas simbólicamente” (p. 283). Razón por la cual, estos autores dieron el término acción-transformación a las acciones que se construyen en un determinado lugar. Así las cosas, entendemos las *playas* no únicamente como objetos geográficos, naturales o artificiales que los conductores de taxi frecuentan, sino que en estos espacios también se incluyen las relaciones que se construyen socialmente allí, como lo son las interacciones que se forman entre conductores de taxi y con otros individuos, como los vendedores de alimentos.

De este punto de vista, las interacciones sociales y las acciones entre individuos conductores de taxi son parte del espacio y aportan a la formación del significado a estos espacios (Santos, 1996 citado por Hernández, 2001, Blumer, 1969 & Vidal y Pol, 2005). Las interacciones que tienen los conductores de taxi con el espacio físico se manifiestan concretamente a lo largo y ancho de la ciudad de Bogotá, dado que se han constituido *playas* tanto en el sur, como en el norte de la ciudad. También pueden ser grandes, como pequeñas y se pueden formar durante el día y/o durante la noche.

En el trabajo de campo de la presente monografía se visitaron cuatro *playas*, las cuales fueron escogidas por haber sido mencionadas como lugares reconocidos por nuestro informante Lorenzo, por algunos conductores y por personas que trabajan vendiéndoles servicios a los conductores, además del fácil acceso que tuvimos para visitarlas. La primera se localiza en La Terminal de Transportes de Bogotá (visitada de día y en la noche). La segunda en la avenida Caracas con carrera 42 (visitada solo durante el día). La tercera se sitúa en la calle 85 con carrera 15 y la última en la calle 106 con carrera 15, estas dos últimas también fueron visitadas sólo en la noche.

Es relevante aclarar que no se hizo un análisis parte de cada uno de estos espacios, pues a través de la investigación identificamos que los encuentros entre conductores de taxi han construido significados similares de lo qué es una *playa*, quién y qué la conforma, cuándo se visita, qué acciones se construyen en estos espacios y cuáles son los medios que han construido los significados de estos espacios. De ahí, que en este apartado se analicen las acciones, interacciones y las voces de los conductores con el fin de responder a cada una de dichos

interrogantes, esto desde la perspectiva del interaccionismo simbólico y a través de los conceptos que proponen Vidal y Pol (2005) sobre el proceso de apropiación del espacio.

¿Quiénes y qué conforman una playa?

Las observaciones permitieron identificar que las *playas* se han convertido en espacios visitados regularmente por los conductores de taxi, esto nos lleva a decir que son parte del “mundo” o “ambiente” de algunos conductores. Según Blumer (1969), el ambiente se conforma por múltiples objetos, teniendo en cuenta que los objetos son todo lo que los individuos pueden referir para actuar. En este caso, el ambiente de objetos que comprende las *playas* está conformado por: conductores de taxi, vendedores de alimentos, alimentos, restaurantes, vehículos de taxi y el espacio físico que sostiene todo lo anterior.

El primer objeto que retomaremos son los conductores de taxi, pues son los individuos



Playa calle 42 en la hora del almuerzo
Foto por: Daniela Madrigal, febrero 15 de 2016

que visitan el espacio y los que por medio de las acciones que construyen forman las *playas*. Los conductores logran coincidir en espacio y tiempo, lo que les permite construir acciones entre sí. Dichas acciones pueden ser: alimentarse, conversar o descansar juntamente. Sin embargo, no todos los conductores realizan estas acciones, algunos conductores visitan los

espacios sin construir interacciones con otros conductores, aunque sí interactúan con otros objetos en el espacio, como los alimentos, los vendedores, el baño y el mismo espacio.

Sea que se construyan o no acciones e interacciones entre los conductores, estos han incorporado el significado social e individual que tiene de las *playas* en sus procesos cognitivos, afectivos e interactivos, lo que en términos de Vidal y Pol (2005) es identificación simbólica. Esta identificación constituye uno de los medios por de las cuales los individuos se apropian del espacio. De ahí, que entre conductores de taxi reconocen puntos espaciales para los conductores, en donde pueden estacionarse para alimentarse, descansar, conversar e ir al baño a tal punto que le han denominado con términos propios: *playas* o *islas de taxi*.

Igualmente, el hecho de que los conductores de taxi visiten espacios que denominan construidos como propios, les permite entrar en un proceso de interpretación dónde definen significados de sí mismos, pero también de los objetos hacia los cuales actúan, como las *playas*

y todos los objetos que la construyen. En dicho proceso, el conductor tiene en cuenta deseos, objetivos, metas, acciones anticipadas de otros individuos, la imagen de sí mismo y el posible resultado de una acción que realice. Todo esto el conductor lo forja, adecua y transforma a una línea de conducta que se proyecta realizar (Blumer, 1969, p.15 -16). Actuar hacia estos espacios requiere que el individuo se defina a sí mismo como conductor de taxi, ya que son espacios abiertos conductores; no es lo mismo visitar estos espacios sin trabajar como conductor de taxi, como fue el caso de nosotras como investigadores.

Otros de los objetos que componen el ambiente de las *playas* son los alimentos y quienes los venden, que puede ser por dos modalidades: establecimientos o vendedores directamente. Es preciso mencionar que las *playas* nocturnas solo tienen la segunda modalidad, mientras que las diurnas tienen la primera. A excepción de La Terminal de Transportes, que cuenta con las dos modalidades.

En cuanto a las *playas* diurnas —la de la calle de la 42 y La Terminal— se encontraron

los siguientes establecimientos: en la primera, se identificó que los establecimientos que había eran restaurantes y panaderías: La Gran Espiga de Oro 43, Pastas & Pasteles y Merka El Paisa. Los conductores las visitan durante el horario de atención que tiene los establecimientos (6:00 a.m. a 7:00 p.m.). En la calle 42, por ejemplo, se empezó a formar



Tienda “Merka Paisa” en horas de la mañana
Foto por: Daniela Madrigal, febrero 11 de 2016

por la visita de los conductores a estos establecimientos desde hace 30 años, según lo relatado por Adelardo, uno de los vendedores de la panadería La Espiga de Oro (Adelardo, vendedor de la Espiga de Oro, 11 de febrero de 2016, 12:00 p.m.).

Asimismo, el conductor Juan relató que “Merka El Paisa” llevaba 15 años funcionando. Cuando visitamos este establecimiento había una máquina de tinto³¹ de autoservicio, para que los conductores se sirvieran ellos mismos el *tinto* que desean consumir. Asimismo, en la tienda se ofrecía productos como: cigarrillos, bebidas, tortas y golosinas, entre otros. Sin embargo, no

³¹ También conocido como café espresso

tenía sillas dentro del local, pues el espacio es reducido, sólo disponían de una silla fuera del local.

Juan indicó que en un principio este local era solo panadería, pero como empezaron a venir numerosos conductores de taxi a la zona, iniciaron la venta de desayunos, almuerzos y comidas. El relato de Juan y el del vendedor de la Espiga de Oro permite identificar que el significado del espacio de la *playa* de la calle 42 se ha construido históricamente (Blumer, 1969), por medio de los encuentros que empezaron a tener los conductores en este punto espacial para alimentarse y por la posibilidad de parquear el taxi y visitar un lugar central en la ciudad. En un principio, el espacio tenía restaurantes, pero no significaba una *playa*, es decir, un espacio para



Tienda "La Gan Espina de Oro"
Foto por: Lorena Galeano, mayo 30 de 2017

conductores. Este significado que se fue construyendo con la presencia de conductores en el espacio. De manera que, la *playa* de la 42 es la muestra de que las *playas* son espacios a los cuales los conductores acuden porque sienten que hacen parte de él. Esto es en palabras de Vidal y Pol (2005) identificación simbólica.

Por otro lado, la segunda modalidad para obtener los alimentos es por medio de los vendedores ambulantes. Particularmente, en la calle de la 42 no hay vendedores ambulantes, solo establecimientos. Mientras que, en La Terminal los conductores de taxi pueden comprar sus alimentos tanto en la tienda "El Taxista" (que está dentro de la plazoleta de La Terminal), pero también por medio de los vendedores ambulantes, los cuales se distribuyen a lo largo de la fila de espera que hacen los conductores de taxi para recoger a los usuarios. Uno de los vendedores ambulantes es Matías, con quien conversamos en una de nuestras visitas a La Terminal, estaba ubicado detrás de una caseta blanca, la cual estaba localizada en una de las esquinas de la plazoleta. Matías cargaba una maleta negra con dos botellas de gaseosa, llenas de jugo de borjón y mora. Además, tenía una nevera de icopor en donde guardaba empanadas rellenas de arroz, carne y huevo (Matías, vendedor, La Terminal, 31 de diciembre del 2015, 9:00 a.m.).

Matías nos explicó que en La Terminal hay vendedores ambulantes las 24 horas del día,

los cuales se distribuyen a lo largo de la fila. Aproximadamente hay entre 15 y 20 vendedores de diferentes productos (comida, accesorios para el carro, seguros) en horas de la mañana, como Matías no trabaja en la noche no comentó la cantidad que hay en estas horas. Él trabaja en conjunto con 4 vendedores ambulantes desde las 7:00 a.m. hasta casi las 11:00 am. Los otros vendedores transcurren la fila de espera que hacen los conductores para ofrecer las empanadas, demás alimentos y el jugo; mientras que Matías se queda en la esquina en donde lo encontramos y desde allí ofrece sus productos. Respecto a las ventas, comentó que generalmente venden 50 empanadas diarias, pero en la época de diciembre venden 90 empanadas al día. Sus ventas aumentan en esta temporada porque La Terminal es frecuentada por gran cantidad de conductores, ya que llega una cuantiosa cantidad de pasajeros a la ciudad que solicitan servicio de taxi (Matías, vendedor, La Terminal, 31 de diciembre del 2015, 9:00 am).

El anterior caso es un ejemplo de cómo funciona la distribución del tiempo y del espacio de los vendedores en las *playas* nocturnas y diurnas. Similar a La Terminal, funciona la *playa*

nocturna de la 106, en la cual Melissa, mujer de aproximadamente 22 años, y su compañera se turnan los días para vender los alimentos a los conductores (Melissa, tintera, Playa 106 con 15, 6 de marzo del 2016, 11:00 p.m.). Pues bien, las vendedoras de las *playas* en horas de la noche son mayoritariamente mujeres; entre los productos que más venden a



Puesto de una *tintera* en la carrera 7ma con calle 53
Foto por: Lorena Galeano, mayo 30 de 2017

los conductores se encuentra el *tinto*, ya que es una bebida que los despierta y los pone activos, según comentaba nuestro informante Lorenzo. Las vendedoras al recorrer el espacio con sus termos llenos de *tinto* y ofreciéndolo a los conductores empezaron a ser llamadas por estos como *tinteras*, aunque venden otros productos también.

De modo similar a Lorenzo, Carola, *tintera* de 48 años que trabaja en la noche en la transversal entre la Autopista Norte y la Carrera 15, expresó que el *tinto* como el cigarrillo son los productos más consumidos por conductores. Su puesto se compone por una sombrilla, debajo de esta Carola instala una mesa plástica de pliegue en la mitad la cual dobla cada día para transportarla en taxi hasta su casa. Sobre la mesa ubica termos con agua caliente y *tinto*, además de otros alimentos empacados, como ponqués, chicles, pan con mantequilla y cigarrillos, entre otros. Todo esto, porque como dijo Carola: “el taxista es muy goloso, le gusta comer mucho”.

El consumo de estos productos se relaciona con el efecto que causan sobre el cuerpo. Los

conductores de taxi entrevistados, durante el trabajo de campo, afirmaban que tomar *tinto* los despertaba para trabajar en la noche, además de brindarles calor. Aunque los conductores de taxi no solo consumen *tinto* en la noche, lo hacen en diferentes horas del día, por ejemplo, nuestro informante Lorenzo comentó: “tomar tinto después del almuerzo ayuda a la digestión”. El significado que tienen del cigarrillo es similar, lo consumen porque según ello produce calor³², y también porque consideran que el consumo de este ayuda a disminuir la ansiedad que puede producir el tráfico de la ciudad y los pasajeros entre otros factores. Es así, que los conductores de taxi actúan hacia los productos guiados por el significado que han construido sobre estos.

Finalmente, el último objeto que integra el ambiente de las *playas* es el espacio físico, el cual es central en la medida que estos espacios se caracterizan por la posibilidad que tienen los conductores de parquear sus vehículos y permanecer cerca o dentro de estos, ya sea conversando, alimentándose o descansando. La posibilidad de que los conductores estén cerca de los taxis está relacionada con la seguridad del carro. El conductor Juan expresó que la 42 es un buen lugar para visitar, porque tienen donde parquear sin que la policía los moleste, además no tiene que pagar parqueadero.

En este sentido, las *playas* no solo se forman por los conductores, sino también por los vehículos de taxis. Para que esto suceda, tiene que haber disposición de espacios físicos lo suficientemente amplios como para formar una *playa* que integre: conductores de taxi, taxis, alimentos y las dos modalidades de adquirirlos: tinteras o establecimientos. Se ve así que las características físico-estructurales del espacio y su posibilidad de uso también son importantes. Precisamente, Vidal & Pol (2005) destacan esto como una vía para construir significados sobre el espacio.

¿Qué se hace en una playa de taxis?

Las *playas* como espacios físicos posibilitan que se den encuentros entre conductores de taxi y a su vez, que estos construyan acciones hacia los diferentes objetos que conforman las playas —como las *tinteras*, los alimentos, el espacio o el tiempo. Por medio de estas acciones que se dan entre las personas, grupos, colectividades y objetos en el espacio que se carga simbólicamente el mismo. Como lo mencionan Vidal y Pol (2005), “las acciones dotan al espacio de significado individual y social a través de los procesos de interacción” (p. 283).

³² La nicotina produce una sensación de aumento de energía en la actividad muscular, vigor y agudeza visual. No obstante, no significa que fumar provoque un aumento en la temperatura corporal que sea capaz de quitar el frío (Planeta Curioso, 2012).

Además, las acciones que los conductores realizan son una de las vías que les permite marcar el significado de estos espacios, lo cual es definido por Vidal y Pol (2005) como *acción-transformación*. Este término entiende que las acciones sobre los espacios construyen y transforman su significado, pues dejan señales cargadas simbólicamente a medida que actúan en cierto lugar, pero también, por medio de las interacciones que los individuos tienen consigo mismo y con otros (Blumer, 1969).

Ahora bien, en el proceso que cada conductor tiene para construir acciones en las *playas*, pasa por un proceso de interpretación de las acciones de los otros y las que se tienen consigo mismo. Tanto Blumer (1969) y Vidal y Pol (2005) postulan las interacciones en el espacio como una ruta por medio de la se aporta a construir significado de los espacios. En sentido, las *playas* son escenarios físicos fruto de la interacción simbólica que se da entre los conductores, en la medida que lo comparten y se identifican con él a través de procesos socialmente elaborados y compartidos por las acciones e interacciones entre los mismos (Vidal y Pol, 1994, p. 11) o a través de interacciones simbólicas (Blumer, 1969).

Las interacciones también resultan estar involucradas en las acciones que construyen los individuos, en este caso las acciones de apropiarse de un espacio. Para construir una acción, los seres humanos actúan hacia un objeto guiados por los significados que estos tienen ellos, los cuales se crean o modifican a través de los encuentros entre individuos y del proceso de interpretación que viven los humanos, cuando se encuentra con los objetos (Blumer, 1969). Así, las acciones que los conductores construyen en el espacio requieren de un proceso de interacción dual: con el *self* y con otros. Las acciones que identificamos que los conductores de taxi realizan con frecuencia en las *playas* que visitan son: alimentarse, jugar cartas, conversar y descansar; a lo largo de este apartado dichas acciones serán presentadas y analizadas.

Dieta amarilla: la acción de alimentarse en las playas de taxis en Bogotá.

Uno de los objetos que hace parte de las *playas* son los alimentos. Por esto, una de las razones por las que los conductores visitan estos espacios es la posibilidad de parquear cerca de establecimientos que venden alimentos o de comprarle a vendedores. Por ejemplo, en la Terminal hay una pequeña tienda que se llama “El taxista”. Cuenta con dos mesas y tres sillas a disposición de los conductores de taxi. Se ofrecen desayunos, bebidas, *tinto*, cigarrillos, chicles, empanadas y almuerzos. El horario de atención es de 6:00 a.m. a 10:00 p.m., según lo referencio Cecilia, una de las vendedoras (Cecilia, vendedora de El Taxista, 27 de diciembre del 2016, 4:00 p.m.).

Concretamente, la *moñona* es un plato que se ofrece en la lista de productos —la cual está escrita en un tablero pequeño que cuelgan en la pared— y es uno de los más consumidos por los conductores. Consta de proporciones de papa, huevo frito, arroz, caldo/sopa y carne, esta última varía según el día. Puede consumirse al medio día como almuerzo, pero también en la tarde y en la media noche, como lo confirmamos durante las visitas que hicimos a los restaurantes nocturnos de la zona de avenida Rojas con 63, conocidos como “caldo parado³³” (restaurante nocturno, avenida Rojas con 63, 16 de abril del 2016, 1:00 a.m.).

De manera que, la *moñona* no es un plato único del establecimiento *El taxista*, sino que es común en otros restaurantes, como los situados en la calle de la 42.

Para los conductores de taxi, es un plato elemental en su dieta. Arnulfo, conductor de taxi de 44 años y propietario del taxi, comentó: “con la moñona uno queda lleno, por eso es el plato del taxista (risas) ...lo llena a uno y le da fuerza para el trabajo (...) la sopa no alimenta tanto, pero el líquido si es bueno; mientras que la papita, el huevo, la carne y el arroz si dan energía” (Arnulfo, conductor de taxi, restaurante avenida Rojas, 15 de noviembre de 2015, 11:40 pm).

La *moñona* permite que los conductores puedan transcurrir más tiempo sin sentir hambre. Esto es beneficioso para ellos, porque no tienen que detenerse a comprar alimentos, lo que implica gastar tiempo, dinero de su trabajo y además les evita sentirse con hambre y/o dolores de cabeza. Como lo expresó Lorenzo: “yo como moñona a las diez de la mañana, por ejemplo, eso me tiene lleno hasta las cuatro [de la tarde], no voy a sentir hambre, no me voy a estresar por no comer o por no encontrar un almuerzo. No, la moñona se adapta a los horarios de uno” (Lorenzo, conductor de taxi, restaurante A. Rojas, 16 de abril de 2016, 11:20 p.m.)

Las palabras de Lorenzo nos llevan a resaltar otra ventaja de la *moñona*: está disponible a diferentes horas del día. Esto quiere decir que es ideal en las dinámicas del oficio de los conductores de taxi: desterritorializado y con horarios flexibles (De la garza, 2013). Estas dinámicas hacen que los conductores no siempre almuercen o cenén a las horas populares,



Menú tienda “El taxista” en La Terminal
Foto por: Daniela Madrigal, diciembre 10 de 2015

³³ Restaurantes que funcionan en las noches y durante toda la madrugada. Son frecuentados por conductores de taxi y por personas después de las fiestas, ya que sus productos ayudan a despertarse y evitar el guayabo, de ahí su nombre, pues son caldos “que paran muertos” por eso se conocen como caldo parado.

alrededor de las 12:00 p.m. o 6:00 p.m. respectivamente. Por esto, ven este plato como un aliado para su trabajo. Arnulfo dijo al respecto “la moñona está disponible todo el día, no como los almuerzos, que se acaban después de las 3:00 o 4:00 de la tarde” (Arnulfo, conductor de taxi, restaurante avenida Rojas, 15 de noviembre de 2015, 11:40 pm).

La adaptabilidad de la *moñona* a los ritmos de quienes conducen taxi ha hecho que se convierta en una costumbre de los conductores de taxi. Ramiro justificó que el consumo de la



Acompañando a Lorenzo a comer “Moñona” en horas de la madrugada
Foto por: Lorena Galeano, abril 17 de 2016

moñona, al igual que el consumo de *tinto*, del cigarrillo o de comidas en la madrugada son costumbres que se adquieren cuando se entra a trabajar como conductor de taxi. Textualmente, dijo: “se cambia la dieta, pero los taxistas comemos como las mismas cosas al desayuno o en la noche, uno empieza a comer esto [haciendo referencia a la

moñona], porque llena” (Ramiro, conductor de taxi, calle 42, 15 de febrero del 2016, 12:00 p.m.).

El relato de Arnulfo, Lorenzo y Ramiro muestran que la labor de conducir taxi genera cambios en la alimentación de los conductores, ya que las dinámicas de sus horarios de trabajo —como prestar el servicio en la noche causa que estos adapten sus dietas alimenticias a los horarios en que trabajan. Ejemplo de esto es la *moñona*, pero también otros alimentos como el *tinto*, la gaseosa, empanadas y pasteles. Todos estos alimentos son ricos en carbohidratos y tienen alta acogida por los conductores por el aporte de energía que estos hacen a la dieta, pues al desempeñar la labor de conducir el taxi por turnos hasta de más 12 horas, se genera un aumento de las necesidades energéticas, las cuales puede ser satisfechas por los carbohidratos o por la grasa que contienen los alimentos mencionados (Organización de las Naciones Unidas para la agricultura y la alimentación, 1997).

Aunque no hay datos en Colombia que demuestren el efecto negativo del cambio de alimentación, la homogeneización de su dieta permite identificar el consumo excesivo de harinas, micronutrientes, grasas, azúcares y aminoácidos en contraste con un bajo nivel de consumo de frutas, verduras y agua genera que varios de ellos tengan sobrepeso, se les desarrolle

acumulación de grasa en zonas específicas como el abdomen y espalda (Chaparro & Guerrero, 2001). Lo que al mismo tiempo está acompañado de un trabajo sedentario, pues conducir taxi implica estar sentado por largos periodos de tiempo.

Con todo, el consumo de *moñona* permitió identificar los significados que los conductores de taxi le dan a su alimentación, pues estos actúan hacia los alimentos guiados por



Restaurante tipo “Caldo parado” en la Av. Rojas
Foto por: Lorena Galeano, abril 17 de 2016

los significados que tienen para ellos y los cuales se ha construido a través de los encuentros que ha tenido con su labor de conducir taxi (Blumer, 1969). Por medio de las interacciones que tienen los conductores de taxi entre sí, se ha creado el significado de la *moñona* como el plato de los conductores de taxi a tal punto que Ramiro lo definió como una costumbre que se adquiere. Así, la *moñona* es interpretada como un plato fuente de energía, por lo mismo

puede ser consumido como desayuno, almuerzo o cena, esto depende del turno que tenga el conductor y el horario del mismo.

Es importante resaltar que los espacios donde los conductores tienen acceso a los alimentos son las *playas* y alrededor de la acción de comprar alimentos se desarrollan interacciones entre conductores. Es oportuno ahora mencionar que la *moñona* no es el único plato popular, también el *tinto* es la bebida de los conductores de taxi, consumirlo se convirtió en una forma para combatir el sueño, ayudar a la digestión y un símbolo de la interacción de los conductores de taxi, ya que durante el consumo de este los conductores se reúnen.

Entonces, los conductores visitan las *playas* no sólo guiados por los significados de acceder a productos alimenticios, también por la posibilidad de encontrarse en un mismo tiempo y espacio con otros conductores. Para mostrar un ejemplo: a través de las observaciones en las *playas* de La Terminal y de la calle 42, se registraron casos en los que conductores planearon encontrarse para comer juntos. El conductor Juan lo expresó así:

“generalmente a uno no le gusta almorzar solo (...) anteriormente uno se hablaba por radio[radioteléfono] para cuadrar lo del almuerzo, es que uno no va solo a almorzar. Ahora con WhatsApp o Facebook, uno arma un grupo y se habla por ahí con los “compañeros”, con internet es más fácil comunicarse” (Juan, conductor de taxi, calle de

la 42, 11 de febrero de 2016, 12:00 p.m.).

De manera que, el compartir un tiempo y espacio para alimentarse es relevante dado que los conductores de taxi suelen alimentarse en grupo o comunidad. El reunirse alrededor de la comida permite iniciar procesos de interacción entre los comensales³⁴. Las prácticas alimentarias, como comer en compañía, no son solo un comportamientos o hábito, sino también una práctica social con una clara dimensión imaginaria, simbólica y social (Díaz & Gómez, 2005). Es así, que la alimentación es un



Los conductores suelen planear encontrarse en las “Playas”.
Foto por: Lorena Galeano, mayo 30 de 2017

proceso biológico y un fenómeno social y cultural, el cual configura un escenario de interacción entre los conductores de taxi alrededor de circunstancias que entrelazan valoraciones culturales, significaciones subjetivas y relaciones sociales en tiempos y dinámicas particulares (Franco, 2010).

De ahí, que sea importante profundizar en algunos de las dinámicas que se construyen alrededor del momento de alimentarse. Para ilustrar, en la *playa* de la calle 42 identificamos un grupo de tres conductores que desayunaron juntos casi al mediodía (11:30 a.m.) en el restaurante-panadería La Espiga de Oro: Romeo, Alfonso y Enrique. Las edades de estos tres conductores oscilaban entre los 55 y los 60 años. Cuando llegamos al lugar, se encontraban sentados en la misma mesa. Los tres tenían en común que usaban cinturón y en la presilla más cercana a la chapa, se enganchaban los controles del carro, los cuales sirven para abrir, cerrar y encender la alarma del taxi, lo cual lo hemos interpretado como la intención de tener a la mano las llaves y no perder el control del taxi

Mientras almorzaban los tres conductores, construyeron una conversación respecto a la situación del turismo en Venezuela. Si bien la conversación entre estos conductores era desorganizada e informal, se dio de forma fluida. Hablaban fuerte y las voces se sobreponían entre ellos para expresar opiniones. Recién llegamos conversaban sobre el combustible y sus

³⁴ Hace referencia a las personas que comen juntas, personas que comparten la mesa.

precios. El tema involucró a Islas Margarita, Alfonso mencionó que ahí roban a los turistas, luego, Enrique dijo que a Venezuela no va nadie, porque el turismo allá está muerto a tal punto que Avianca suspendió los vuelos allá, solo hay uno al día.

Después de una pausa Romeo agregó: “Cúcuta está lleno de gente que se vienen a vivir de Venezuela y se afilian al Sisbén”, sus compañeros actuaron hacia este comentario con asombro “¿Y el gobierno [colombiano] los tiene que atender?” preguntó Alfonso. La respuesta de Romeo fue afirmativa. Una vez terminada la conversación y el almuerzo se pararon de la mesas, Romeo y Enrique se acercaron a la caja a pagar, mientras tanto Alfonso caminaba lento hacia la caja, porque se le había dormido el pie, situación que expresó en voz alta. Cuando llegaron a la caja, empezaron a hablar sobre la cuenta y el valor de cada almuerzo. La cajera mencionó el valor de los productos que cada uno consumió. Romeo pagó la cuenta de todos, por lo que Enrique le dijo: “Yo le pago esta tarde”. En seguida, todos, a excepción de Alfonso, salieron del restaurante, pues se devolvió al establecimiento para usar el baño. Sus compañeros lo esperaron y una vez salió, cada uno se dirigió a sus respectivos taxis (Romero, Alfonso y Enrique, conductores de taxi, Playa de la 42, 11 de febrero del 2016, 11:50 a.m.).

La situación relatada mostró cómo tres conductores de taxi construyeron acciones entre ellos, como conversar, reírse y encontrarse para comer juntos. Presenciar y describir estas acciones construidas entre conductores captó lo que Blumer (1969) denominó la base de “la naturaleza de la sociedad humana”. Esto es: las acciones. Para este autor, los grupos humanos o la sociedad existen en acción y deben ser vistos en términos de acción” (p. 6). Así las cosas, las acciones que construyen los conductores entre sí son las que permiten que éstos se constituyan como un grupo: el de los conductores de taxi. Esta es una faceta que no es visible ante todos los ojos de los habitantes de Bogotá, dado que los conductores trabajan de forma individual.

La imagen que provee la descripción hecha también es útil para indicar que para ciertos conductores la acción de consumir alimentos está conectada con compartir con compañeros de trabajo en un periodo de tiempo largo, para conversar, reírse y comer juntos. Se trata de interacciones prolongadas en el tiempo y en el espacio. Entonces, y desde el primer postulado de Blumer (1969) los conductores visitaron la *playa* guiados por el significado que construyeron del objeto: proveerse de alimentos y encontrarse con otros conductores. Sin embargo, y desde el segundo postulado, estos significados no se construyeron únicamente de modo individual, sino que se dieron a través de los encuentros entre conductores de taxi, lo que se puede ver reflejado en que usan las *playas* como puntos de encuentro entre conductores para almorzar, descansar o conversar en conjunto.

Otro caso que ilustra las interacciones prolongadas que se dan entre conductores

alrededor de alimentos, la presenciamos en la tienda *El taxista*, situada en La Terminal. Cuando entramos, se encontraba Dominique, quien pidió el almuerzo y una de las vendedoras se lo llevó a la barra en al que estaba sentado. En ese momento llegaron otros dos conductores a esta barra. Primero llegó Benito, quien tenía traje formal, después Simón, quien vestían con pantalón de dril y camiseta. Simón pidió un almuerzo y preguntó: “¿De qué es el jugo”? Frente a lo cual la vendedora le respondió, “de maracuyá o borojó”. Simón escogió el de maracuyá. La vendedora le explicó que “la bandeja³⁵” solo tenía lentejas, frente a lo que respondió “traígame lo que sea”. Entonces Benito, que ya estaba almorzando, expreso “lo que sea, ¿Cierto? Lo importante es almorzar”, Simón asintió y respondió “sí, almorzando a las 4 de la tarde”. Así inició la conversación entre dos de los dos conductores, a lo que luego se unió Dominique (Polo, Dominique, Benito, La terminal, 2 de febrero del 2016, 4:00 p.m.)

Después de unos minutos de silencio mientras comían, empezaron a hablar sobre los clientes y los recorridos que habían hecho. Simón relató el caso de una cliente que le preguntó cuánto era el valor la carrera: “Yo le dije que 20 [mil] (...) Ella me dijo que siempre le pedían 18, pero que nosotros siempre lo redondeamos a 20. Pero es que mire, legalmente son 4.500 más el recargo, son 14 mil pesos”, entonces Dominique intervino y dijo “ahh... pero eso es con aplicación, yo no tengo ninguna de esas aplicaciones, solo dedito [refiriéndose al gesto de levantar el brazo, la mano y los dedos que hacen los individuos que están interesados en pedir un taxi en la calle]”

El encuentro relatado entre conductores de taxi nos permite indicar; primero, que las conversaciones construidas estuvieron dirigidas a compartir temáticas comunes del trabajo de conducir taxi, como historias sobre los clientes. Tener experiencias compartidas fue lo que les permitió construir una conversación prolongada, de más de 10 minutos. Aunque no se conocían anteriormente ni habían planeado encontrarse. Segundo podemos agregar que las acciones como almorzar y conversar se han vuelto frecuentes en espacios como las *playas*, ya que estos son espacios que los conductores significan como indicados para que puedan ir a comer. Es precisamente estos encuentros en el espacio y en el tiempo los que permiten la construcción de relaciones entre los conductores, lo cual dota de significado social e individual las *playas* (Vidal y Pol, 2005 & Blumer, 1969).

³⁵ Se refiere al plato fuerte del almuerzo.

Pero existen conductores que visitan las *playas* que no establecen interacciones con otros. Aun así, el hecho de que las visiten evidencia que los conductores tienen ciertos significados sobre estos espacios. Es decir, buscan las *playas* porque saben que pueden hacer uso de este por medio de acciones que no impliquen relacionarse con otros conductores



Playa de La Terminal en horas de la noche
Foto por: Lorena Galeano. Abril 16 de 2016

(como alimentarse, fumar o descansar). Esto indica que el significado de apropiación de las *playas* no se construye únicamente a partir de las interacciones entre conductores, sino que también de las acciones que los conductores construyen ahí (Vidal y Pol, 2005) y de las interacciones que tiene consigo mismos a través del *self* (Blumer, 1969).

Para ilustrar, Nelson, quien usualmente visita La Terminal, no conversa con otros conductores; más bien, va a la tienda “El taxista” compra los alimentos y vuelve al taxi para consumirlos. Nelson se refirió a las relaciones que se construyen entre los conductores que visita la *playa* de La Terminal como cerradas. En sus palabras “eso es rosca (...) ellos se creen los dueños de esto [haciendo referencia a la *playa* de La Terminal]” Confirmando lo dicho por Nelson, el conductor Juan comentó que en este espacio hay constante relaciones sociales entre los mismos conductores, en sus palabras: “acá [haciendo referencia a la *playa*] nos conocemos entre nosotros, nuevos [conductores] vienen uno que otro, casi siempre somos los mismos” (Juan, conductor de taxi, calle de la 42, 11 de febrero de 2016, 12:00 p.m.).

En este sentido, las constantes visitas que hacen algunos conductores de taxi a la *playa* de La Terminal hacen que se reconozcan los unos a los otros e intercambian símbolos verbales a través de conversaciones; estas pueden dar pie a la consolidación de redes sociales entre los mismos conductores en espacios concretos, como La Terminal. Las interacciones y encuentros que tengan los conductores miembros de esta red modificarán el significado que tienen, tanto para ellos, mismos como para los conductores que no frecuentan la *playa*. De ahí, que algunos conductores interpreten que los grupos de conductores de esta *playa* sean cerrados y por lo cual no interactúan con sus demás compañeros.

Pese a esto, las visitas sin interacción con otros compañeros mostraron que hay identificación simbólica (Vidal y Pol, 2005) sobre las *playas* como un espacio que visitan los



Tintera atendiendo a conductor que visita la *playa* solo.
Foto por: Lorena Galeano, mayo 30 de 2017

conductores de taxi, al cual le dan uso por medio de acciones como: tener la posibilidad de hacer una pausa, alimentarse, descansar, dormir y/o hacer aseo al auto. Al mismo tiempo, mientras hacen estas acciones, construyen para sí mismos el significado que este espacio tiene para ellos. Esto es, acción-transformación (Vidal y Pol, 2005). No obstante, la construcción del significado de las *playas* no solo está

relacionado con las acciones que los conductores hacen en el entorno físico (Vidal y Pol, 2005) también con los procesos de dichas interacciones, pues es así que se construye el significado social e individual del espacio.

Entonces, las interacciones pueden construirse solo a nivel individual, es decir, el conductor consigo mismo, con su *self* crea significados sin necesidad de interactuar con otros. El conductor Nelson expresó en sus palabras; “[yo] prefiero a hacer visitas solitarias a las *playas*” (Nelson, conductor de taxi, La Terminal, 31 de diciembre del 2015, 9:20 a.m.). Otro caso es el de Álvaro, quien expresó su desinterés por relacionarse con otros conductores, la explicación de este se relaciona con motivos de tiempo y dinero. Si bien Álvaro frecuenta la *playa* de la calle 85, no lo hace para encontrarse con otros conductores, sino para comprar *tinto* y espera a que lo soliciten su servicio por medio de las aplicaciones. En sus palabras: “me gusta estar solo, para reunirse con otros [conductores] lo que se gasta es tiempo y dinero” (Álvaro, conductor de taxi, calle 85, 11 de marzo de 2016, 12:00 p.m.).

Teniendo en cuenta las opiniones de Álvaro y Nelson, podemos afirmar que el hecho de que numerosos conductores de taxi visiten un mismo espacio, no implica que se construyan relaciones entre ellos. Matías, el vendedor de empanadas y jugos de La Terminal reafirmó esto. Él comentó que, así como algunos conductores se bajan del taxi para comprar comida y hablar con otros compañeros, hay otros conductores que se quedan dentro del carro comiendo lo que compran y no le hablan a nadie “aquí hay de todo, unos solo vienen por el pasajero y no le hablan ni a uno” agregó (Matías, vendedor, La Terminal, 31 de diciembre del 2015, 9:00 a.m.). Aun así,

la acción de alimentarse en grupo o individualmente en las *playas* puede considerarse como una acción-transformación (Vidal y Pol, 2005) en tanto que le aporta significado a espacios, como la *playa* de La Terminal.

Lo anterior nos lleva también a mencionar que no se ha construido un único significado sobre las *playas*. Para algunos conductores la acción de visitar las *playas* está guiada por el significado de encontrarse con otros conductores, mientras que para otros visitar estos espacios significa tener acceso a comprar alimentos, ir al baño o descansar. Lo anterior ratifica que el significado de los objetos es



Vendedores ambulantes en la *playa* de La Terminal
Foto por: Lorena Galeano, mayo 30 de 2017

construido socialmente, por eso puede variar entre grupos o individuos y en el tiempo. En palabras de Blumer (1969): “Los objetos son creaciones sociales”, en el sentido de sus significados (p. 11).

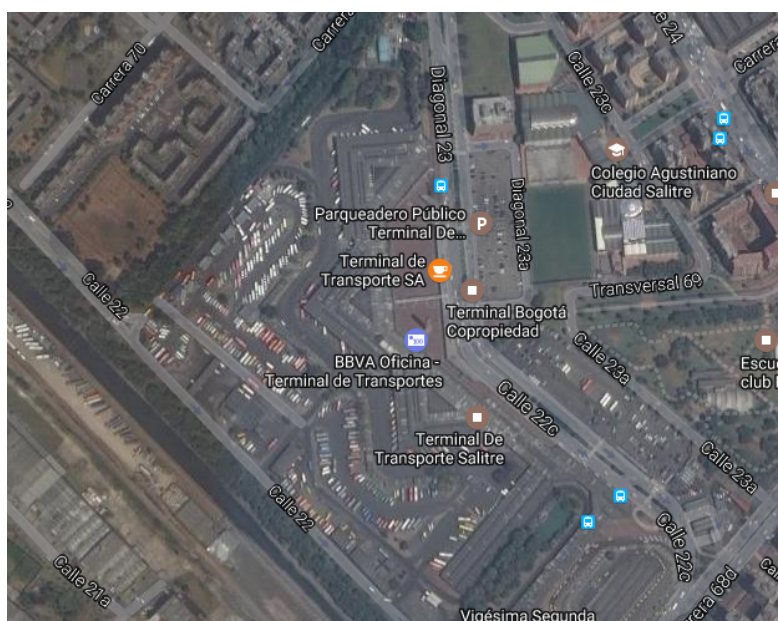
Por su parte, los vendedores ambulantes son otro medio por el cual los conductores pueden adquirir alimentos. Sin embargo, como comentamos antes, en la calle 42 no hay vendedores ambulantes, solo establecimientos; esto no sucede en La Terminal. En esta *playa* se encuentra ubicada tanto la tienda “El Taxista”, como los vendedores ambulantes que ofrecen productos alimenticios. La interacción con los vendedores, por medio de la compra de sus productos genera significados sobre el espacio; la acción de comprar también construye una interacción y la construcción de la *playa*, pues los vendedores ambulantes al identificar espacios donde los conductores se reúnen a descansar interpretan el espacio como una oportunidad laboral, por lo que ofrecen los productos a los conductores. Así mismo sucede con los conductores, que interpretan las aglomeraciones de conductores en los espacios como *playas*, donde pueden conseguir buenos productos. La compra de estos productos y la acción de consumirlos en las *playas* han sido acciones —transformación que ha marcado las *playas* como espacios para alimentarse, pero también han dejado una marca definitoria para los conductores de taxi.

Pese a los dos tipos de visitas que se realizan en las *playas* —visitas de conductores que

construyen interacciones con otros conductores y visitas de conductores solitarias — ambas acciones muestran que los conductores actúan hacia las *playas* por el significado que tienen para ellos: acceder a alimentos. Esto les permite construir acciones-transformación, las cuales dotan este espacio de significado (Vidal & Pol, 2005), como lo es alimentarse. Dicha acción dilucida identificación simbólica que se ha construido sobre estos espacios, como espacios para que los conductores de taxi se alimenten.

El juego como medio de construcción de interacciones entre conductores de taxi.

La acción de jugar cartas o dominó fue una acción que se identificó en mayor medida en



La Terminal de transporte desde Google Maps

la playa de La Terminal de Transportes de Bogotá, pero también en una zona cerca de la calle 39 con av. Caracas. Esta acción ayuda a dilucidar el significado que se ha construido sobre esta playa en particular, pero también sobre las otras. Para entender la construcción de esta acción, es importante tener en cuenta la distribución espacial de la plazoleta que La Terminal ha destinado exclusivamente para el

servicio de taxi dentro de sus instalaciones, facilitando el acceso al servicio de transporte urbano a los pasajeros que llegan a Bogotá.

Para acceder a esta plazoleta, los conductores deben hacer una fila de espera y pasar por un peaje, cuya tarifa es \$600³⁶ pesos. Una vez se paga este valor, se registra la placa del taxi que entra a la plazoleta y se verifica si el taxi no ha sido sancionado para habilitar el ingreso. Las sanciones se otorgan cuando algún pasajero reporta alguna queja o inconsistencia en el servicio prestado por el conductor. Sin embargo, la inhabilitación para entrar se reporta al taxi, no al conductor. Seguido de pasar por el peaje, los conductores esperan en una fila que se distribuye a lo largo y ancho de la plazoleta hasta llegar a alguna de las tres cabinas por donde salen los

³⁶ Ver: El Tiempo, (2016). Listo el decreto para aumentar el valor de las carreras de taxis. Recuperado de: <http://www.eltiempo.com/bogota/nuevas-tarifas-en-taxis-para-bogota-2016-28812>

viajeros. Dentro de las cabinas se encuentra un(a) trabajador(a) de La Terminal, quien asignan las placas del vehículo que va a transportar a los viajeros que lo solicitan. Este servicio está disponible las 24 horas al día y los 365 días del año, dado que hay viajeros todos los días del año.

De manera que, la demanda de los pasajeros que llegan a Bogotá y usan el servicio de taxi es constante en este espacio, razón por la cual los conductores de taxi lo frecuentan. La Terminal es un espacio que provee de clientes a quienes conducen taxi, pues como lo comenta Max: “uno sale con carrera fija” (Max, conductor de taxi, La Terminal, 16 de abril, 11:00 p.m.). Pues bien, dirigirse hacia la plazoleta es la primera acción que realizan los conductores. Después entran a la plazoleta, y empiezan a avanzar en la fila de espera hasta llegar al cliente. Cuando el



Fila de taxis en la *playa* de La Terminal
Foto por: Lorena Galeano, mayo 30 de 2017

significado es compartido por ambos conductores y pasajeros, entonces se comprenden y se genera una interacción simbólica (González de la Fe, 2003, & Blumer, 1969). Un primer significado sobre el espacio de La Terminal de Transportes que crean los conductores se relaciona con la posibilidad de recoger a los pasajeros.

Las interacciones simbólicas que se construyen entre sujetos que ocupan un espacio son una de las vías por medio de las cuales se forma el significado que tiene los agentes sociales de este (Vidal y Pol, 2005 & Blumer, 1969). La *playa* de La Terminal de Transporte es un espacio que hace parte del ambiente de trabajo de los conductores de taxi, este ambiente está conformado de objetos que los conductores reconocen y conocen. Los objetos pueden ser “todo lo que es indicado o referido” (Blumer, 1969, p. 11), entre estos, el vehículo, otros conductores y los

pasajeros. Por esto, aunque los conductores construyen acciones hacia otros conductores, su acción central está dirigida a recoger a los pasajeros.

Una de las acciones que los conductores construyen entre sí es la de jugar cartas, que fue observada únicamente en la *playa* de La Terminal durante el día y la noche, cuando las filas de



Conductores jugando durante la *hora muerta*
Foto por: Lorena Galeano, mayo 30 de 2017

espera por un pasajero no se movían a un ritmo dinámico los conductores aprovechaban para jugar. Por ejemplo, en la mañana del jueves 31 de diciembre del 2015, observamos que, ante la lentitud del movimiento de la fila de espera, los conductores se situaron alrededor de un taxi con el baúl abierto y dispusieron del juego de cartas en el baúl (La Terminal, 31 de diciembre del 2015, 9:00 a.m.). Esta acción

muestra que, como lo indica Blumer (1969), los significados de los objetos se crean a través de los encuentros entre individuos, es así, que los encuentros de los conductores en La Terminal, junto con el tiempo que deben invertir en la fila, hace que los conductores realicen la acción de jugar cartas o dominó, las cuales dotan con otros significados este espacio.

El conductor Jorge agregó lo siguiente respecto a la acción de jugar: “a veces [algunos conductores de taxi] apuestan los rines cuando juegan cartas y le dicen al dueño que los robaron” (Jorge, conductor de taxi, La Terminal, 6 de enero del 2016, 11:00 am.). Entonces el juego no solo es una acción para pasar el tiempo y divertirse, sino que para algunos conductores representa una forma de obtener ganancias a través de las apuestas. Por lo tanto, realizan la acción de jugar guiados por el significado que han creado de esta y el cual han modificado por medio de los encuentros donde apuestan junto con otros conductores. Los conductores al perder deben pagar las apuestas, por lo que las piezas del carro suelen adquirir nuevos significados, no sólo son partes para el funcionamiento del carro, sino que son objetos que significan medio de pago.

El juego de cartas también fue mencionado por el conductor Max, quien nos comentó que los viernes y el día de quincena³⁷, la fila de La Terminal avanza a un ritmo rápido y constante. Según Max, los pagos de la quincena permiten que los habitantes de la ciudad salgan a hacer diferentes actividades, por lo que la demanda de servicio de taxi es alta. Así, la fila de espera de La Terminal para taxis es poca y avanza rápidamente. Lo anterior, no posibilita que se reúnan

³⁷ Día de paga del salario a los trabajadores.

múltiples conductores en la plazoleta por largos periodos de tiempo, razón por la cual no se puede “hablar mucho (...) tomar tinto, jugar cartas” (Max, conductor de taxi, La Terminal, 16 de abril del 2016, 9:00 p.m.).

Por medio del juego, los conductores de taxi pueden pasar el tiempo de la fila sin estresarse por el tiempo que invierten estacionados o para despegarse de las dinámicas de su trabajo. Aunque algunos conductores interpretan que haciendo la fila pueden malgastar tiempo de sus turnos de trabajo y dinero, pero visitar la playa de La Terminal durante las *horas muertas* resulta provechoso, dado que tendrán un pasajero fijo al cual transportar y evitan el gasto de gasolina, ya que al tener el carro gran parte de la fila apagado no consume combustible —caso contrario ocurre si el conductor de taxi recorre la ciudad en busca de los pasajeros. Finalmente, por medio de la acción de jugar, los conductores tienen la posibilidad de interactuar con sus compañeros, lo cual les ayuda a desestresarse y descansar de las dinámicas que su trabajo requiere, como la movilidad, pasajeros y demás.

Las acciones que los conductores construyen en La Terminal también están determinadas por el tiempo. En el caso de La Terminal, el tiempo que los conductores de taxi invierten en la

fila influye en la construcción de acciones entre ellos, pues, cuando la fila avanza lentamente se posibilitan acciones que involucran más tiempo entre los conductores de taxi que visitan este lugar, tales como conversaciones largas, jugar cartas o dominó y comer o fumar juntos. Por el contrario, cuando la fila avanza con rapidez la construcción de



Conductores de taxi jugando en tienda de la calle 39 con Av. Caracas
Foto por: Lorena Galeano, mayo 30 de 2017

interacciones es más corta, limitándose al saludo y a conversaciones de tan solo par de minutos.

Es decir, que cuando hay baja demanda del servicio y la fila corre lento, una de las acciones que se construyen es jugar cartas. Esa acción que transforma la plazoleta de La Terminal de un espacio de trabajo a un espacio de recreación, en donde los conductores pueden jugar (Vidal y Pol, 2005). Esta acción configura el significado de La Terminal, pues lo que para algunos conductores de taxi es un espacio que se visita para trabajar, para otros es un espacio de entretenimiento, significado que influye para que ciertos conductores visiten la *playa* de La Terminal.

“Hablar con los compañeros, descansar un rato del trabajo”: playa como espacio de ocio³⁸

Para los conductores de taxi las *playas* son interpretadas como espacios en donde estos pueden estacionarse para alimentarse, descansar, conversar e ir al baño. En la estación de gasolina que queda frente a La Terminal de Transportes, los mayores clientes son los conductores de taxi, por esta razón, la bomba de gasolina cuenta con una estación de *tinto* gratis para los conductores de taxi, además de baños disponibles. Adicionalmente ir por el *tinto* hace que los conductores puedan salir de sus taxis y caminar un rato, dado que estar tanto tiempo sentados dentro del taxi puede traer complicaciones para su salud, como lo comentaban algunos de los conductores de taxi entrevistados durante el trabajo de campo.

Por ejemplo, Ricardo, el conductor oriundo de Manizales, nos comentó: “en esto [haciendo referencia al trabajo] hay jornadas que uno madruga mucho (...), hay horas que no son productivas, entonces se aprovecha ese ratito para pararse al baño y se relaja un poquito, se para para mover las piernas, para estirarlas. Es que el mismo cuerpo se lo pide a uno” (Ricardo, conductor de taxi, calle 42, 19 de febrero, 3:20 p.m.).

Las *playas* al ser frecuentadas por varios conductores de taxi, son interpretadas como espacios de seguridad para ellos, pues están rodeados por otros compañeros conductores que actuarán como apoyo en caso de peligro. Por lo anterior, los conductores de taxi actúan hacia estos espacios con confianza, dejando el taxi que se conduce al lado de otros taxis para salir al baño, comprar comida y poder interactuar con otros compañeros. En el caso específico de la *playa* de La Terminal, esta seguridad se debe a que hay seguridad privada —celadores, trabajadores de La Terminal y policías— que vigila que en la *playa* todo funcione en orden, tanto para conductores como pasajeros.

Por esto, en La Terminal se encontraron taxis estacionados en la fila de espera y sin conductor, pues los conductores estaban fuera del vehículo conversando, otros en el baño y otros alimentándose. Asimismo, notamos dos conductores que estaban dormidos dentro del carro y algunos otros mirando el celular (La Terminal, 6 de enero del 2016, 12:00 p.m.). Así las cosas, dejar de conducir, ya sea estacionados, durmiendo, caminando o alimentándose, es una acción que representan descanso y que los conductores pueden realizar en las *playas*. Entonces, esta también es una acción que carga de significado el espacio, pues se marca las *playas* como un espacio para descansar (Vidal y Pol, 2006 & Blumer, 1969). Esto es pues un significado que se manifestó a través de las acciones identificadas.

³⁸Según el diccionario WordReference, el ocio es el tiempo libre, sin actividad laboral que tiene los conductores durante sus horas de trabajo. En este tiempo se dedica al descanso o a realizar otro tipo de actividades

Pues bien, hasta aquí se ha mencionado que los conductores acuden a las *playas* para comprar y consumir alimentos (en grupo o individualmente), ir al baño y descansar; no obstante,



Conductores hablando mientras consumen tinto en la *playa* de 106 con 15.
Foto por: Lorena Galeano, marzo 6 de 2016

las *playas* también tienen el significado de espacio de encuentro, por lo cual es una vía que aporta a la construcción del significado de este lugar. Lo anterior, siguiendo la primera vía que proponen Vidal & Pol (2005), quienes retoman a Sergi Valera (1993 & 1996) y Gibson (1979), da luces de cómo las personas o grupos construyen el

significado para concebir el espacio como propio (Vidal & Pol, 2005). El significado puede provenir de las características físico- estructurales del espacio y de su posibilidad de uso (Vidal y Pol, 2005). permitiendo el encuentro entre diferentes conductores en el tiempo y el espacio.

En medio de los encuentros que los conductores tienen con sus compañeros, se establecen conversaciones sobre el día de trabajo, el taxi y la movilidad en Bogotá, entre otros temas. Algunos conductores visitan las *playas* para conversar con otros conductores. El uso del espacio para conversar se identificó con facilidad, pues era frecuente notar parejas, tríos o grupos de más conductores hablando en las *playas* visitadas. Ramiro, quien hace parte de *Los Martillazos* y los cuales acostumbran reunirse todos los días a desayunar en Prado Veraniego, comentó que intentan reunirse a “hablar” y “desestresarse” en las *playas* que frecuentan.

El testimonio de Ramiro coincidió con el de Juan, quien comentó:

“Pues no es que sea muy importante [conversar con los compañeros], pero uno siempre habla diariamente, porque nosotros somos humanos y para de estresarnos hablamos con los compañeros. Uno se aleja del estrés hablando con otros. Compartir, hablar, expresar, es parte del diario vivir” (Juan, conductor de taxi, calle 42, 11 de febrero del 2016, 12:00 p.m.).

La acción de conversar es una acción que los conductores interpretan como desestresarse; no obstante, no es el único significado que le dan. Las conversaciones que mantiene con sus compañeros conductores| tiene un significado diferente a las conversaciones que tiene con los pasajeros, dado que interpretan la conversación con los pasajeros como parte opcional servicio que se ofrece cuando transporta a un individuo de un lugar a otro, mientras que las conversaciones que tiene con sus mismos compañeros son interpretadas como medios para

desestresarse y relajarse, a través de anécdotas o historias que les sucede en medio de sus recorridos por la ciudad (Blumer, 1969).

Pues bien, durante el trabajo de campo presenciamos conversaciones prolongadas y no prolongadas. Una de estas interacciones cortas se dio el último domingo de diciembre, alrededor de las 5:00 p.m., cuando un conductor de taxi, que se encontraba haciendo la fila de espera, se bajó del carro y se fue al vehículo que estaba estacionado justo enfrente de él. El conductor golpeó la ventana del taxi de enfrente, además de apoyar su brazo en la puerta del carro, en ese momento el primer conductor lo saludo, el segundo interpretó su saludo y la acción de respuesta que dio fue saludarlo también. A la conversación entre ellos se sumó otro conductor, quien duró presente menos de un minuto, pues la fila de espera de los taxis había empezado a moverse, así que este último conductor que llegó se fue corriendo para mover el vehículo de taxi (La Terminal, 27 de diciembre de 2015, 5:00 pm).

De esta manera, fue posible identificar que el movimiento de la fila —al depender de la demanda del servicio — influye en la construcción de acciones como la de conversar entre compañeros, pues si está fluye con rapidez los conductores no tiene la posibilidad de salir del taxi e interactuar con los otros conductores, ya que la función original de este espacio es reunir de taxis para ofrecer el servicio de transporte a los pasajeros que recién llegan a Bogotá. Por consiguiente, los conductores interpretan esta *playa* como espacio de trabajo, por tal razón están pendientes de avanzar en la fila cada vez que sea necesario hasta salir de allí con pasajero.

Caso contrario ocurre con la calle 42, pues en esta *playa* fue posible observar situaciones donde los conductores podían iniciar conversaciones, salir del taxi a comer sin ninguna presión del tiempo. En lo observado se evidenció que ninguna de las acciones que tuvieron lugar en la *playa* de la calle 42 se construyeron con afán, pues los conductores estaban conversando con tranquilidad entre sí. Lo anterior se dio por la hora del día en que los conductores se encontraron: la hora del almuerzo (de 12:00 pm a 2:00 pm). Esta hora es interpretada por los conductores con baja demanda del servicio de taxi, pues al igual que los conductores las personas suelen almorzar en estas horas del día.

Vale la pena aclarar que las conversaciones que se construyen en otras *playas* —como la de la 42, la 106 o la 85— si bien no dependen de la movilidad de una fila de espera, como sí sucede en La Terminal, si están influenciadas por la demanda del servicio. Solo que, en estos casos, los pasajeros no están presentes y los conductores visitan las *playas* en periodos de tiempo en los que decidan, pero también en los periodos en los que la demanda del servicio es baja o mientras esperan las solicitudes de clientes por medio de aplicaciones. De ahí, que las interacciones que se construyen en las *playas*, a excepción de La Terminal.

Las conversaciones que los conductores construyen constantemente entre sí en las *playas* se han convertido en una costumbre y hasta en un medio para desestresarse del trabajo de conducir en sí mismo. Las conversaciones son una acción que muestra cómo la vida un grupo humano, como los conductores de taxi, “existe en la medida que las líneas de acción de cada uno se adecúan a la del otro” (Blumer, 1969, p. 18). La construcción de conversaciones entre conductores de taxi en las *playas* permite la relación entre conductores de taxi y que los conductores vivan proceso de interacción con otros, pero también consigo mismos. Es en estos procesos de interacción que los conductores construyen el significado de las *playas* (Vidal y Pol, 2005), de los otros conductores, pero también de su trabajo (Blumer, 1986). Dado que visitar las *playas* es una acción diaria a la que se refieren en su trabajo.

Todas las acciones de los conductores han dejado marca en estos espacios, pues han configurado el uso que estos le dan. Aun así, los alimentos y el hecho de poder alimentarse en las *playas* han dejado una huella profunda en estos espacios, pues es común en los espacios que se observaron, así como también los establecimientos de alimentos o los vendedores.

¿Cuándo se crean las playas?

Los encuentros entre conductores de taxi en espacios donde pueden parquear el vehículo, encontrar productos comestibles, descansar y hablar con otros compañeros son posibles en las horas del día donde la demanda del servicio de taxi es baja, lo que los conductores de taxi llaman *la hora muerta*. Dichos periodos de tiempo, dependen de las fechas y temporadas (como la quincena, temporadas de vacaciones, festivos), días y horas. No en todas las horas del día se forman las *playas*, en las horas de la mañana o tarde se forman cerca de los establecimientos donde se ofrece almuerzo o moñona, mientras que en las noches se forman en espacios amplios, como las bahías adjuntas a los andenes, que son frecuentados por vendedores ambulantes y conductores.

La *playa* de La Terminal y de la calle 42 con carrera 13 son la excepción. La primera, los días lunes, martes, miércoles, jueves y domingos en horas de la noche se vea saturada de una gran cantidad de taxis parqueados, ya que la fila se mueve con lentitud al no haber viajeros a los cuales recoger. Los conductores están en espera de que se les asigne un pasajero. Estos periodos de tiempo son los que posibilita la construcción de acciones e interacciones prolongadas. La segunda, está disponible desde las 6:00 a.m. hasta las 8:00 p.m. de lunes a sábados, jornada en la cual los restaurantes-panaderías están disponibles y así mismo el parqueadero.

En este sentido, los periodos de tiempo —sean minutos, horas, días o meses— atraviesan el trabajo del conductor de taxi, en la medida que sirven para definir los tiempos de alta demanda, en los cuales se trabaja, pero también los tiempos de baja demanda que le dan la posibilidad de construir interacciones con otros conductores. Esto es en palabras de Norbert Elías (1984) es llamado definiciones temporales, las cuales se han construido y perpetuado socialmente por medio de unidades de tiempo del reloj y el calendario³⁹.



Apropiación de zonas aledañas a los restaurantes y cafeterías de la calle 42.
Foto por: Lorena Galeano, mayo 30 de 2017

El significado del tiempo que define Elías (1984) está atado al reloj y al calendario, pues estos mismos se han vuelto símbolos del tiempo, pero también de las unidades que contienen cada uno (años, meses, días, etc.). Este significado es compartido por los conductores de taxi y por los otros miembros de la sociedad bogotana. Compartir este significado del tiempo les permitió a los conductores de taxi y los vendedores de gasolina precisa qué es una temporada de vacaciones y determinar horas de alta y baja demanda del servicio.

Sin embargo, aparte del significado histórico, encontramos que para los conductores de taxi el tiempo está relacionado con el significado de alta o baja demanda del servicio que ofrecen y esto, a su vez, ligado con el dinero que pueden ganar. Lo anterior se debe a que el trabajo de los conductores depende en gran medida del tiempo, desde el servicio mismo que prestan, que está contabilizado por el tiempo, pero también en la temporada del año que están. Como lo dijo textualmente Bernardo “el conductor de taxi juega con el tiempo” (Bernardo, conductor de taxi, 4 de enero del 2016, 10:00 a.m.). Por lo tanto, el tiempo es un objeto particular para los conductores de taxi, el cual atraviesa todas sus acciones. Ellos se refieren a este en cada acción de su trabajo, lo cargan de contenido significativo y actúan hacia este, guiado por tales significados (Blumer, 1969).

Pues bien, este significado del tiempo que se relaciona con las ganancias también influye en la construcción de acciones prolongadas o cortas entre conductores, como jugar cartas u otras

³⁹ Elías (1984) menciona que los seres humanos utilizan las unidades temporales para fechar. En concreto, las unidades temporales se construyen por medio de procesos físicos que marcan posiciones y periodos, como lo son la vuela al sol para el calendario y la rotación de las manecillas para el reloj. El significado de estos procesos físicos se enseñado desde la infancia a los individuos. Por lo cual, a los individuos se les enseña a interpretar objetos como el tiempo y a orientarse a sí mismos respecto a este y hacia los otros desde la infancia (Elías, 1984). En palabras de Elías, el tiempo es “un símbolo conceptual de una síntesis (...), de un relacionar bastante complejo de los diversos procesos [físicos y sociales]” (Elías, 1984, p.59).

como conversar, alimentarse, entre otras. En otras palabras, la posibilidad que tienen los conductores de construir acciones cortas o prolongadas entre sí en un mismo espacio que frecuentan y de los cuales se apropian por las acciones que realizan en este, depende de los ritmos de la demanda del servicio de taxi que se dan durante el día, semana, mes y temporada. En un mismo día, año y mes se pueden presentar rangos de alta y baja demanda. De ahí identificamos que en tiempos de alta demanda, las acciones que los conductores realizan entre ellos son: saludos, conversaciones cortas acciones dirigidas hacia los pasajeros y pitar a otros conductores; mientras que en las horas muertas, como en la mayoría de noches, se reúnen para interactuar entre sí y con los vendedores en espacios de la ciudad de los cuales se apropian por medio de la acción de comer, hablar, descansar o simplemente parquear el taxi hasta para evitar gastar el combustible y de gas.

Conclusiones

Los conductores de taxi han definido *las playas* por medio de palabras; no obstante, es por medio acciones e interacciones que se construyen entre los objetos en estas *playas* que los conductores construyen el significado de este espacio. Hemos identificado que los objetos que conforman el ambiente de las playas son: conductores de taxi, establecimientos y vendedores de alimentos, alimentos, vehículos de taxi, espacios amplios en donde se puedan parquear los taxis y tiempos de baja demanda del servicio. Si bien los objetos definen la composición del ambiente que forma las *playas*, la acciones e interacciones también lo hacen.

A lo largo de este apartado se describieron y analizaron las acciones que los conductores de taxi hacen cuando visitan las diferentes *playas* diurnas (La Terminal de Transportes de Bogotá y calle 42 con carrera 13) y nocturnas (calle 85, calle 106 y La Terminal). Estas acciones han permitido apuntar hacia los significados que los conductores han construido sobre las *playas*, pues reflejan como le dan uso al espacio, lo que en términos de Vidal y Pol (2005) es definido como acción-transformación. Estas son acciones que dejan huella en el espacio y lo cargan de significado. De ahí, que jugar cartas, alimentarse, descansar y conversar definen el significado de las *playas* en tanto que muestran cómo los conductores de taxi las usan. En otras palabras, transforman el espacio en la medida que lo usan. Así, las visitas a estos espacios están guiadas por las acciones que los conductores pueden realizar allí respecto a los diferentes objetos que conforman las *playas*.

Adicionalmente, las acciones identificadas en las *playas* permiten clasificar que los conductores de taxi construyen los significados mediante dos de las vías propuestas por Vidal y

Pol (2005). La primera, el significado proviene de las características físico-estructurales del espacio y su posibilidad de uso. En este caso, identificamos cuatro usos: como punto de encuentro para conversar entre ellos y algunos vendedores, lugar de descanso, para parquear el taxi, como punto de alimentación y servicios de baños. La segunda vía que aporta significado a las *playas*, la cual que también menciona Blumer (1969), se da por medio de las interacciones simbólicas entre los sujetos que ocupan este espacio. Este se manifiesta en las acciones de reunirse con otros conductores a alimentarse, conversar, a limpiar o arreglar el taxi o a jugar cartas, pero también en las interacciones que tiene cada uno de los conductores con sí mismo para construir la acción hacia las *playas*, ya sea solo para alimentarse, descansar o encontrarse con otros.

Finalmente, la última sección del apartado trató sobre el tema de cuándo se forman las *playas*, pues conducir taxi está constantemente relacionado con actuar hacia el espacio y el tiempo. Así las cosas, tanto el espacio y tiempo están cargados de significados para el conductor de taxi. Los periodos de tiempo de alta demanda, los guían a trabajar en estas horas. Mientras que las *horas muertas*, les permiten estacionarse en un espacio y hacer otras acciones, como descansar, ir al baño, alimentarse, entre otros. Así, el tiempo no solo está cargado de símbolos que se han definido según el calendario y el reloj (Elías, 1986), sino que para el conductor de taxi se suman los rangos de tiempo de demanda del servicio. Los momentos de demanda, significan: trabajo y carreras. Los momentos de baja demanda significan: descanso, ir al baño, alimentación o conversar.

Además, identificar las *playas* como puntos espaciales de la ciudad que visitan los conductores nos permite cuestionar esta libertad espacial que De la Garza (2010 & 2011) y algunos conductores de taxi mencionan como característica sobre el trabajo de conducir taxi. Más bien, permite mostrar ciertos matices que hay sobre la libertad espacial que tiene los conductores de taxi, puesto que como se evidenció, las *playas* son visitadas por los conductores, porque sus características se acomodan a los horarios de los conductores, a sus necesidades, como ir al baño, alimentarse, desestresarse, conversar y parquear el taxi en lugares donde se sientan seguros.

Asimismo, las *playas* o *islas de taxi* dieron luces del proceso de apropiación que han vivido de espacios concretos en Bogotá, los cuales frecuentan en el día a día. Vidal y Pol (2005) determinan que el proceso de apropiación del espacio se manifiesta por medio de la acción - transformación y de la identificación simbólica. Respecto a la primera, se mostró que las acciones sobre el entorno transforman el espacio, pues dejan huellas, “señales y marcas cargadas simbólicamente” (2005, p. 283), mientras que la segunda se refiere a el reconocimiento que

tienen los individuos con el entorno, lo que se traduce en este caso concreto al conocimiento de saber que las *playas* son formadas por y para conductores de taxi.

Así que estos espacios hacen parte de día de trabajo de algunos conductores de taxi, razón por la cual abren el camino para identificar significados que los conductores han construido sobre su trabajo, pues en efecto hacen parte de éste. Además, las *playas* hicieron manifiestas que las interacciones en el trabajo de conducir taxi no se reducen a la de pasajero conductor, sino que hay otro tipo de interacciones, la del conductor con otros conductores, con los vendedores de alimentos, con el espacio, con el tiempo y consigo mismo. Todas estas interacciones son relevantes, dado que cargan de significado a los objetos hacia los cuales los conductores de taxi construyen acciones, a las *playas* misma. Las acciones dejan marcas que transforman y significan el espacio, y el trabajo mismo de conducir taxi, puesto que muestra otras facetas que a simple vista no se ven o de las que no se habla, pero que hacen parte de la jornada laboral de conducir taxi, las cuales no se reconocen con facilidad.

Capítulo 6

Redes sociales y de reciprocidad

En la medida que los conductores de taxi realizan su trabajo se relacionan con su entorno, tanto espacial como socialmente, dado que movilizan múltiples individuos recorriendo diversos lugares dentro de Bogotá. Ciertos conductores indicaron que disfrutaban tener la oportunidad de relacionarse con otros objetos por medio de conducir en la medida que les brindan experiencias positivas a los conductores y les permiten ganar conocimiento social y espacial

Previamente hemos mencionado que en medio de los recorridos que los conductores de taxi realizan por la ciudad, estos se relacionan e interactúan con pasajeros, con otros conductores de taxi y demás agentes sociales involucrados en el ámbito de su labor y los cuales participan en la creación de numerosos significados sobre su trabajo. No obstante, hay que recalcar que los conductores no sólo se crean significados sobre su labor transportando pasajeros, también están creando significados sobre ellos mismos como conductores de taxi a través del *self* que cada persona posee (Blumer, 1969).

En todas las instancias, el conductor es un objeto de sus propias acciones, actuando para sí mismo y guiando sus acciones hacia otros objetos –objeto físico, ser humano o un ideal, instituciones– basado en el tipo de objeto que es para sí mismo, de manera que, el conductor está construyendo constantemente su significado como conductor de taxi y el de sus compañeros. Estos significados sobre su trabajo y sobre ser conductor de taxi en una ciudad como Bogotá se construyen a través de las interacciones que los conductores de taxi tienen entre sí.

En el presente apartado expondremos las interacciones que se dan entre los conductores de taxi en el ámbito de su trabajo, pero especialmente las que se hacen manifiestas por medio de las diferentes de las redes. Iniciaremos presentando las interacciones que les permiten a los conductores entrar a este trabajo y posteriormente las interacciones que les permiten enfrentar situaciones del día a día y construir los significados sobre su labor de conductores. El análisis se hizo a partir del interaccionismo simbólico propuesto por Herbert Blumer (1969) y los conceptos de redes sociales (Clyde, 1969) en sus niveles específicos: redes de intercambio, redes de amistad y redes de compañerismo (Lomnitz, 1975), y trabajo no clásico (De la Garza, 2010 & 2013). Esto con el propósito de interpretar las interacciones observadas durante el trabajo de campo y profundizar en los comentarios que los conductores de taxi hicieron sobre su labor, pues son los conductores y sus interacciones los que permiten que el servicio de transporte individual de pasajeros siga sobre ruedas.

Entrada al mundo de los conductores de taxi.

Para trabajar como conductor de taxi, se necesita destreza para conducir el vehículo y conocer la ciudad. Sin embargo, los aspirantes deben contar con un recurso fundamental: personas allegadas –especialmente familiares, amigos, compañeros de algún trabajo anterior– que brindan información de quien puede alquilarles el taxi, cómo acceder al trabajo de conductor de taxi y cómo desarrollar la ocupación (De la Garza & Pogliaghi, 2011). Esto se adquiere por medio de las interacciones que los conductores crean a lo largo de sus vidas con otros agentes sociales se entretajan redes sociales.

En su mayoría, las redes sociales están compuestas por lazos de amistad y de conocidos que cualquiera que crece en la sociedad en parte hereda y en gran parte construye por sí mismo (Clyde, 1969), pero es importante decir que las redes sociales se manifiestan en varios niveles:



Nuestro informante Lorenzo con uno de sus conductores.
Foto por: Lorena Galeano, noviembre 27 de 2014

redes de reciprocidad, redes de intercambio o redes de compañerismo, los cuales dependen de la confianza y de lo que se transmite a través de la red. De esta forma, los vínculos entre un conductor de taxi y las personas con las que interactúa llegan a existir en razón de un propósito o

a causa de algún interés que una o ambas partes reconocen conscientemente. Puede ser el interés por conseguir un conductor para el taxi, en el caso de los propietarios, o un taxi en el cual trabajar, en el caso de los arrendatarios. En este sentido, lo que se transmite por medio de la red social es información.

En el caso de los conductores de taxi, las redes sociales muestran su función en el proceso de transmitir información para integrar a un individuo al trabajo de conducir taxi y que este pueda arrendar un vehículo de taxi para trabajarlo o encontrar el contacto que facilite los recursos económicos necesarios para comenzar a trabajar, en caso de que se tenga en mente comprar un taxi. Aquí es pertinente mencionar que, para adquirir algún tipo de recomendación o información por parte de los miembros de la red, el aspecto de la interacción más importante es el que se

refiere a los significados que dichos miembros le atribuyen a la persona que solicita la recomendación (Clyde, 1969). Estos son significados de confianza y responsabilidad.

Pues bien, las redes sociales no involucran solo a los conductores, para ilustrarlo veamos el caso del conductor David, quien tiene 26 años, y desde hace un tiempo se encontraba desempleado. Anteriormente había manejado uno de los camiones repartidores de gaseosas de la empresa *Postobón*, pero había perdido su trabajo y necesitaba con urgencia trabajo para mantener a su esposa y a su hija. Aunque David nunca antes había manejado taxi o un vehículo de transporte público, su tío Plinio sabía su situación de desempleado, por lo que lo recomendó con uno de sus amigos: Lorenzo, nuestro conductor informante y propietario de taxis, el cual buscaba un conductor que trabajara uno de sus taxis en modalidad de doble turno. Es decir, compartiendo el taxi con otro conductor.

La historia de David muestra el papel de las redes sociales en la entrada a este trabajo de conductor de taxi. Pues bien, Lorenzo y Plinio no sólo estaban vinculados por lazos de amistad, sino también por relaciones de intercambio recíproco de bienes y servicios. En términos de Larissa Lomnitz (1975) las redes de reciprocidad, son una de las características de las redes sociales. En concreto, “las redes de reciprocidad están formadas por conjuntos de individuos entre los cuales se produce con cierta regularidad una categoría de eventos de intercambio” (p. 141), los cuales constituyen una estructura social. De tal manera que Plinio al recomendar a su sobrino con Lorenzo intercambiaron información y a la vez accedió a una posible “deuda” con Lorenzo por el favor hecho.

Los bienes y servicios intercambiables en una red de reciprocidad pueden clasificarse como: información, asistencia laboral, prestamos, servicios y apoyo moral (Lomnitz, 1975). En este orden de ideas. Plinio intercambiaron información tanto con su sobrino como con Lorenzo para satisfacer la necesidad de ambos, pero a la vez, la acción de recomendar a su sobrino le brinda a este, asistencia laboral. Entonces, una vez Plinio recomienda a su sobrino a Lorenzo, la acción de aceptar o no la recomendación de este para trabajar con el taxi estuvo influenciada por los significados que tiene para Lorenzo su relación con Plinio y por lo que significa la acción de construir dicha red.

Para fortuna de David, Lorenzo acató la recomendación de Plinio y lo citó para conocerlo. De esta manera, fue posible evidenciar la manera en que las redes sociales, de las cuales su tío era miembro, lo benefician para poder aplicar al trabajo de conducir de taxi, fue a través de estas redes que se dio la entrada de David al servicio individual de pasajeros. La supervivencia de las redes sociales depende de sus capacidades para crear un sistema de intercambio diferente a las reglas del mercado: “un sistema basado en sus recursos de parentesco y amistad” (Lomnitz, 1994,

p. 92).

Ahora bien, la recomendación de Plinio sobre David no bastó para que Lorenzo lo contratara, el propietario también analizó el tipo de conductor que manejaría su taxi. Por lo anterior, Lorenzo le hizo una prueba de conducción con la intención de ver cómo se comportaba con el vehículo y cómo se ubicaba en la ciudad. Una vez realizada esta prueba de conducción Lorenzo confió en las capacidades de David y decidió realizar el contrato de arrendamiento del vehículo con este. Es relevante aclarar que los contratos de arrendamiento de un taxi son llevados a cabo de diversas maneras y las cuales varían según el propietario del vehículo. En el caso presentado, el propietario del vehículo invirtió de su tiempo para conocer a los posibles conductores de su taxi⁴⁰.

Lorenzo escribió el contrato de arrendamiento del taxi en un cuaderno que llevaba consigo. En este cuaderno se referenció la fecha y un breve párrafo en el que se describió que el texto era un contrato de arriendo del taxi de placas AAA123. Este tipo de contratos de arrendamiento se realizan para evidenciar que los propietarios de los taxis no serán responsables por lo que le pueda pasar al conductor cuando esté trabajando con el vehículo. En el contrato de arrendamiento queda estipulado que el conductor paga por el alquiler del medio de trabajo, especificando que el propietario del vehículo no es ni el patrón ni el jefe del conductor, sino que es el arrendatario del taxi que manejará el conductor.

Dentro de los contratos de arrendamiento los propietarios especifican que los conductores deben responder por daños físicos del taxi en caso de que sean ocasionado por estos, además de estipular la cuota diaria del arriendo del vehículo. En el caso de David y Lorenzo, este último propuso el monto del alquiler de \$60,000 diarios más \$5,000 de ahorro. Adicional a esto, Lorenzo exigió un depósito de \$100,000. Este depósito se pide para cubrir arreglos del carro, daño o turnos perdidos, es una garantía que pide el propietario al inicio por si ocurre cualquier eventualidad. David aceptó estas condiciones y firmó el contrato de arrendamiento con Lorenzo, pero no pudo salir a trabajar con el vehículo, pues faltaba la vinculación de David a la empresa donde el taxi está afiliado.

Como hemos mencionado antes, los taxis que transitan en la ciudad, deben estar vinculados a empresas afiliadoras de servicio de taxi (Ministerio de Transporte Público, 2001). Dichas empresas cumplen con una función intermediaria, pues tramitan ante la Secretaría

⁴⁰ Este tipo de acciones son características de los propietarios de pequeñas flotas de taxi, es decir, de menos de 10 taxis. Caso contrario sucede con las administradoras de taxis, como *Tax Colombia*, la cual administra cerca de 500 vehículos taxi y 800 conductores aproximadamente. En esta administradora los propietarios no se encargan directamente de conseguir y evaluar a los posibles conductores, estos le delegan a la administradora dicha labor.

Distrital de Movilidad la tarjeta de operación, para los vehículos taxi y expiden la tarjeta de control a los conductores. Así pues, y según el Decreto 172 de 2001, las empresas habilitadas son las encargadas de prestar el servicio de transporte público por medio de vehículos registrados, matriculados y vinculados a la empresa (Acevedo & Rodríguez, 2012). Para que David pueda manejar el taxi debe estar vinculado a la empresa por medio de la expedición de tarjetón, además de la tarjeta de control de la empresa⁴¹.

Lo descrito anteriormente fue el proceso por el que David pasó con Lorenzo para empezar a trabajar como conductor de taxi. David lleva menos de un año trabajando el taxi de Lorenzo y hasta el momento no ha tenido ningún inconveniente ni con el taxi ni con Lorenzo. La relación entre ellos ha cambiado, pues las constantes interacciones que tienen ha llevado a que cada uno se cree un significado del otro. Intercambian favores y existen vínculos de confianza entre ambos. Las redes de intercambio de David y Lorenzo evolucionan en el tiempo de acuerdo al flujo del intercambio recíproco de bienes y servicios, generando así “un incremento de confianza que su vez promueve intercambios futuros” (Lomnitz, 1994, pp.105).

Por medio de este caso, quisimos ejemplificar como el intercambio de bienes y servicios dentro de las redes sociales son acciones determinantes para entrar a trabajar como conductor de taxi, que no solo se dio en el caso de David, sino que varios conductores indicaron que entraron a conducir taxi por familiares o amigos. Así que, el flujo de información que se mueve dentro de la red genera el interés de los posibles conductores en el trabajo y su vinculación a este trabajo. La red puede considerarse como un recurso laboral que puede ser utilizado por los miembros emprendedores para fines personales o incluso para el progreso colectivo del grupo social (Lomnitz, 1994).

Compañerismo entre conductores de taxi

Ya hemos mencionado que por medio de las redes sociales los interesados en trabajar como conductores pueden entrar a este medio laboral. En esta sección expondremos la presencia y función de las redes sociales una vez entran al trabajo, dado que son las redes que se construyen una vez los conductores entran a este trabajo, las que influyen en el mantenimiento o la deserción

⁴¹Para que un conductor de taxi pueda obtener el tarjetón es necesario que esté pagando su seguridad social, es decir, su salud y esté cotizando sus pensiones y cesantías como independiente. Ni la empresa ni el arrendatario del taxi se encargan de esto. Una vez la empresa de taxis tiene los certificados sobre la afiliación del futuro conductor a las prestaciones sociales y una carta donde el propietario del vehículo autoriza la incorporación del nombre del conductor al registro de su taxi, se expide el cartón. Así, el conductor es reconocido en la empresa como conductor de taxi

del conductor en la labor. Lo anterior es analizado teniendo en cuenta que son las interacciones entre compañeros conductores de taxi las que aportan significado a su trabajo.

En medio de su labor, los conductores crean vínculos entre ellos, los cuales construyen redes sociales. Es necesario aclarar que las redes sociales serán entendidas como una forma de proporcionar apoyo —ya sea moral, económico y social— con base en ciertas condiciones como el intercambio de bienes, los cuales pueden ser información, ayuda, o bienes materiales. Estas redes se crean entre grupos homogéneos, es decir con semejanza, como el caso de los conductores de taxi. En situaciones de riesgo los



Conductores charlando con tintera cerca al centro comercial AV. Chile.
Foto por: Lorena Galeano, mayo 30 de 2017

conductores se apoyan entre ellos para garantizar seguridad durante sus turnos de trabajo, creándose un constante sentimiento de empatía entre ellos, lo que los lleva a solidarizarse con sus compañeros, así no hayan establecido interacciones previamente.

Incluso en medio de las interacciones que los conductores crean con sus compañeros pueden surgir vínculos de amistad. Durante el trabajo de campo identificamos que algunos de los conductores entrevistados habían creado amistades, de manera que los conductores de taxi no solo construyen redes sociales, donde intercambian bienes o favores, sino que por medio de las interacciones pueden formar amistades, lo cual va más allá del pleno intercambio o interacción.

El funcionamiento de las redes creadas por conductores de taxi obedece al reconocimiento por parte de los miembros de la red sobre los conjuntos de obligaciones y derechos con respecto a los otros miembros. A veces, las redes pueden construirse con propósitos específicos, como conseguir algún objetivo, para adquirir o transmitir alguna información, para influir en alguna otra persona en una dirección deseada. Los derechos y las obligaciones reconocidas son vínculos potenciales en un set de acción o en un set de comunicación que pueden llegar a existir con un objetivo específico y desaparecer cuando ese objetivo se ha alcanzado (Clyde, 1969), por ejemplo, en casos de inseguridad.

Particularmente, el relato de la conductora Irma muestra la forma en que uno de los miembros de su red social le brindó apoyo. En una oportunidad Irma llevó a uno de sus pasajeros a una zona de la ciudad que no conocía y por eso no sabía el camino de regreso. Al sentirse

perdida, se puso a llorar y aviso a un conductor de taxi que tenía mayor conocimiento del barrio en el que estaba, así, él fue guiando por medio del radioteléfono⁴² para que esta saliera a una vía principal. Otro uso de la red que menciona Irma fue cuando aceptó un servicio a un barrio más arriba del barrio Egipto. El amigo conductor de Irma le dijo “este llamándome, porque ese barrio, nooo [haciendo referencia al riesgo que implicaba ir a ese barrio]” (Irma, conductora de taxi, Portal de la 80, 14 de abril del 2016, 5:00 p.m.).

Lo relatado por Irma es muestra de cómo se hace visible una red en la medida que se transfirieron conocimientos de la ciudad y seguridad. Los conductores han construido redes sociales con el fin de protegerse entre ellos, ya que son múltiples los riesgos a los que se enfrentan por trabajar de noche, individualmente y en zonas peligrosas de la ciudad (Centro de Recursos del Departamento de Seguros de Texas, División de Compensación para Trabajadores, s.f). Según la Federación Nacional de comerciantes en Colombia (FENALCO, 2016) los conductores de taxi, están más propensos a ser víctima de robo, accidente, asesinatos y de sufrir accidentes

Teniendo en cuenta esto, hay un significado compartido entre los conductores de taxi sobre su labor: implica riesgos e inseguridades y en mayor medida cuando el turno es nocturno. Frente a esta falta de garantía de seguridad, los conductores han construido estrategias que les permitan mantenerse seguros y recorrer la ciudad con mayor tranquilidad, una de ellas es la construcción de las redes sociales.

Las redes sociales son un campo social constituido por relaciones entre personas, las cuales están determinadas mediante criterios subyacentes al campo (Barnes, 1954 citado por Lomnitz, 1975). Para el caso de los conductores de taxi, el tipo de red se define por criterios de intercambio de bienes y servicios, pero también por el significado que los conductores le dan a la relación, es decir, de compañerismo o de amistad. Esto se da, ya que, en medio de los intercambios de información y demás bienes y favores entre los miembros de la red, se generan interacciones más profundas.

Por ejemplo, Irma mencionó que era un amigo conductor quien la ayudó, por lo cual constituye una muestra de las redes más profundas, las cuales suponen vínculos de confianza. Este tipo de redes serán nombradas como redes de amistad o redes de compañerismo, aunque Larissa A. de Lomnitz (1975) usa el término “compadrazgo” para hacer referencia al sistema de reciprocidad. que consiste en el intercambio continuo de favores que se dan, se reciben y se motivan dentro del marco de una ideología de amistad. Consideramos que existe redes de reciprocidad del tipo del compadrazgo entre los conductores de taxi en Bogotá; sin embargo,

⁴² Según la definición de la RAE es un “Teléfono sin hilos, en el que la comunicación se establece por ondas electromagnéticas”.

como el término *compadre* posee una connotación religiosa y es poco usado en el contexto capitalino de la ciudad de Bogotá, para instancias de esta monografía lo llamamos “*compañerismo*”.

El *compañerismo* entre los conductores de taxi es “un mecanismo que refuerza la solidaridad social en las redes de intercambio recíprocas” (Lomnitz, 1975, p. 172). En el trabajo de los conductores de taxi dichas redes que involucran confianza son vitales tanto para la entrada al campo laboral, como para la supervivencia de los conductores en el mundo laboral (Lomnitz, 1975), dado que dichas redes se vuelven fundamentales en un sector de actividad donde no existen canales formales establecidos para el acceso y la información, o el poder llegar a esa información suele estar limitado.

Una vez el conductor empieza a trabajar se inician redes de intercambio que construirá con sus compañeros taxistas basadas en la vecindad y cercanía social. Con vecindad se hace referencia a la proximidad espacial que un individuo comparte con los otros y con cercanía social nos referimos a los lazos que se construyen por los hábitos o acciones homogéneas entre los individuos. De manera que los conductores pueden empezar a interactuar con otros conductores que vivan cerca de su domicilio o que frecuenten las mismas zonas para conseguir las carreras en un mismo tiempo. También, se empiezan a establecer relaciones por intereses comunes entre ellos como los gustos deportivos, el hábito de fumar o por coincidir en las mismas *playas*. Con esto se inicia la construcción del “*compañerismo*”.

Las interacciones entre conductores se dan en gran parte cuando comparten un espacio físico y un tiempo y al coincidir en el tiempo y el espacio frecuentado se puede dar la construcción de redes, ya sean sociales, de intercambio, de amistad o de *compañerismo*. Respecto al tiempo es preciso traer a colación que las interacciones presenciales que se dan entre conductores suceden en horas donde la demanda del servicio no sea alta, *la hora muerta*. en los espacios donde estos se reúnen son las *playas*⁴³.

A lo largo del trabajo de campo fue posible identificar la forma en que un espacio apropiado puede pasar a ser considerado como un factor de continuidad y estabilidad del *self* de los conductores de taxi, a la par que un factor de estabilidad de la identidad y la cohesión de los miembros del grupo (Vidal & Pol, 2005, p. 284). Por ejemplo, en la *playa* de la Terminal de transporte de Bogotá los conductores interactúan durante el tiempo de espera en la fila. Algunos de los conductores que visitan constantemente este espacio empiezan a crear interacciones entre

⁴³Los conductores transforman el espacio por medio de las acciones sobre los entornos, dejando en él “su huella”, es decir, señales y marcas cargadas simbólicamente (Vidal & Pol, 2005, p.283). Es así que las acciones dotan al espacio de significados individuales y sociales a través de los procesos de interacción que se dan allí.

sí, mientras esperan que les sea asignado un pasajero. A través de estas interacciones en este espacio los conductores de taxi amplían sus redes sociales y crean vínculos de compañerismo.

No obstante, el compartir el espacio físico no es un escenario determinante para las interacciones; recordemos que los conductores hacen uso del *radioteléfono* para comunicarse entre sí y con las operadoras y operadores de la central de comunicaciones del radioteléfono, por este medio también se construyen interacciones y significados. De ahí, que el *radioteléfono* sea otro escenario que permite la construcción de interacciones, el cual implica compartir una misma frecuencia de ondas electromagnéticas, para comunicarse.

Iniciemos enfocándonos en el escenario del espacio físico de la ciudad, en cual las interacciones se construyen presencialmente, en puntos especiales como las *playas*. Esto con el fin de analizar cómo se forman las redes sociales una vez los conductores entran al gremio y qué función tienen. Para el conductor Danny el gremio se relaciona con ayudar a sus compañeros, pues “en este gremio nos toca estar unidos”. Además, explicó que el gremio es: “todo lo que es el círculo amarillo, sea propietario o sea conductor” (Danny, conductor de taxi, calle 85 con 15, 11 de marzo del 2016, 1:00 a.m.). Por su parte, el conductor Álvaro, definió la palabra gremio como “los colegas taxistas (...), los conductores, quienes manejamos taxi (...), los que nos sentamos frente al volante” (Álvaro, conductor de taxi, calle 85 con 15, 11 de marzo del 2016, 12:00 a.m.).

Pues bien, las *playas* se encuentran ubicadas en sectores donde la demanda del servicio es alta, de manera que los conductores están cercanos a posibles clientes. Durante el trabajo de campo, visitamos una *playa* localizada en la calle 106 con Cra. 15. Los conductores de taxi aprovechan la zona de parqueaderos que hay frente a un concesionario y la zona de parqueo del parque que queda cruzando la 15. En las noches, esta zona se torna amarilla por los taxis que se parquean allí. Particularmente, la noche de nuestra observación había 15 taxis parqueados, aunque recién llegamos solo había 6 taxis.

En la *playa* de las 106 con 15 conocimos a cuatro conductores que estaban interactuando entre ellos, localizados junto con sus taxis frente al concesionario. Todos se encontraban cerca de dos de los taxis, dos sentados dentro y dos fuera de ellos. Sus nombres fueron cambiados por Javier, Lucas, Camilo y Jonathan. Los cuatro conductores eran jóvenes en comparación con otro grupo de conductores que se encontraba localizado en esta misma espacio al lado de ellos. Sus edades oscilaban entre los 30 a 40 años. Dos de ellos usaban busos para el frío, Lucas y Camilo,

mientras Javier usaba una chaqueta y cachucha, y Jonathan usaba una camisa manga larga.

Al inicio solo observábamos cómo interactuaban, se hacían bromas y reían de los comentarios que se hacían entre sí. Escuchábamos sus risas mientras tomábamos la iniciativa para hablar con ellos. Lorenzo —nuestro informante— nos ayudó a romper el hielo. Se acercó a ellos preguntando si el tinto estaba bueno, los cuatros conductores rieron, pero fue Javier el que respondió que estaba “buenísimo” (Calle 106 con 15, 6 de marzo del 2016, 11:00 p.m).



Playa de la 106 con Cra 15 en la noche.
Foto por: Lorena Galeano, marzo 6 de 2016

Lorenzo se presentó diciendo su nombre y le contó que nosotras estábamos interesadas en hablar con ellos sobre su trabajo, les pidió su aprobación para hacerlo y estos con agrado y sin problema aceptaron. Lo primero que preguntamos fue ¿cómo son los conductores de taxi?, “muy recocheros y simpáticos” dijo Javier riendo. Seguido de esto, preguntamos si se conocían de antes, a lo que Camilo respondió que “sí”, mientras los otros afirmaron con la cabeza. Lucas agregó que “las taxistas empiezan a conocerse porque se tiene la necesidad de hablarse con los demás, porque si no hablan se duermen”. La respuesta de Lucas da luces de un significado que lleva a los conductores a construir interacciones, pero también a formar redes sociales. Esto nos lleva a mencionar dos puntos mediadores para formar estas interacciones: el espacio y el tiempo.

Todos trabajaban en turno largo, lo que significa que tiene la posibilidad de controlar en un mayor grado sus horarios de trabajo. además de evitarse la preocupación de compartir el carro con otro conductor. Esta modalidad de turno les permite tener más posibilidades de construir interacción entre los conductores, pues una vez logrado el producido y el monto del alquiler del taxi, para los conductores que arriendan el vehículo, pueden interactuar con sus compañeros o aprovechar las horas muertas para interactuar con ellos y descansar un poco de su trabajo.

Quisimos preguntar hace cuánto se conocían y si los cuatro eran muy unidos, a lo que Lucas respondió “somos 12 [conductores de taxi]”. Nos comentaron que todos se conocieron en el “gremio” y crearon lazos de amistad a lo largo de los años que llevan trabajando juntos. Nos comentaron que suelen ir a la *playa* de la carrera 183 con calle 54; no obstante, estaban en la *playa* de la 106 porque el



Logo del grupo de conductores de taxi.
Foto por: Lorena Galeano, marzo 6 de 2016

día anterior habían trabajado muy duro y querían relajarse un poco. La mayor parte del tiempo se reúnen a tomar tinto en las noches, aunque hacen otras actividades de integración entre ellos y en las cuales incluyen a sus familias. “Hemos armado asados con la familia [refiriéndose a la familia de cada uno] y una vez fuimos a jugar *Paintball*⁴⁴” comentó Javier. Este tipo de actividades cargan las interacciones con el significado de compañerismo que anteriormente hemos definido.

Estos conductores se conocieron por medio de un intermediario “Oscar nos unió a todos, él nos conocía a todos (...) y además creó el grupo de WhatsApp” explicó Camilo. El intermediario de las redes sociales es un individuo que “monta guardia en las junturas o sinapsis cruciales de las relaciones que conectan el sistema local con la totalidad” (Wolf 1965, p. 97, citado por Lomnitz, 1975 p. 113). La carrera de los intermediarios como es el caso de Oscar, comienza en sus redes de intercambio recíproco, pero se diferencia de los demás miembros de la red porque está en la situación de reclutar miembros de su red (Lomnitz, 1975, p. 113).

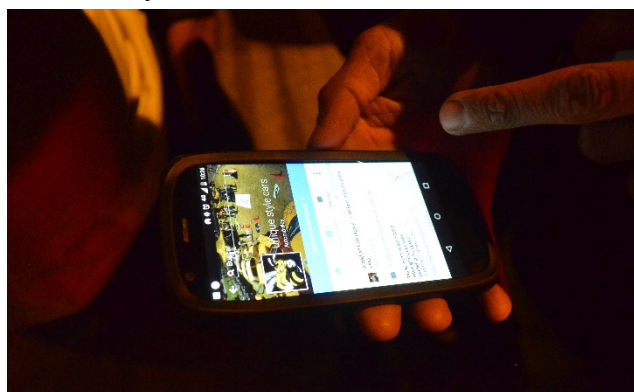
“También tenemos un grupo” dijo Jonathan. Inicialmente pensábamos que se referían al grupo de *WhatsApp*, pero Jonathan nos señaló un sticker que estaba en el taxi, el cual decía “Fanatics of drive”. Observamos los otros tres carros y encontramos la misma imagen en estos. Así pues, eran un grupo de conductores de taxi representados por un icono y un nombre. Se reconocían dentro del grupo como conductores de taxi y por medio del sticker pegado en el taxi mostraban a los demás conductores que hacían parte de este. Pero no son el único grupo, ellos comentaron que es algo común que los conductores de taxi tengan grupos y hagan logos que los identifiquen.

Lucas sacó su celular y nos mostró otros iconos de grupos de conductores de taxi, los

⁴⁴ Según el diccionario Word Reference (2017) hace referencia a un juego de combate.

cuales se hacen evidentes por medio de grupos en WhatsApp y páginas en Facebook. Estas páginas son públicas, por lo que cualquier persona le pueden dar “like” a la página y seguir las actividades que los grupos hacen. También comentaron que los grupos con más likes y miembros de páginas de Facebook son los grupos de conductores llamados *Ducks*, *Las Abejas* y *Los Canarios*. El último nombre fue que se inspiraron para hacer la novela sobre la empresa de taxis “Los Canarios”, explicó Javier.

La creación de estos grupos dentro del gremio se da gracias a la relación de amistad basada en intereses comunes, como el conducir el taxi, y cimentada en una relación emocional o de ayuda mutua más o menos intensa. Es más, “tiende a convertirse en una amistad de grupo por el hecho de juntarse habitualmente”, en la cual dos o más conductores de taxi para realizar actividades en común ya sea durante su tiempo de trabajo o fuera de este (Lomnitz, 1975, p. 191). De manera que, el compañerismo que se crea a través de las



Conductor mostrando las fanpage de los grupos de *taxistas* en Facebook.
Foto por: Lorena Galeano, marzo 6 de 2016

redes formadas por los conductores de taxi se utiliza como un mecanismo dinámico para extender las redes de intercambio, pues otros conductores pueden entrar en su grupo si inicia una serie de interacciones constantes con los miembros de este.

No obstante, hay que destacar que todo el gremio taxista no se interpreta como una red de compañerismo, dado que existen diversos grupos de conductores de taxi dentro del gremio. Los miembros de *Fanatics of Drive* no tienen relación con todos los conductores, incluso Jonathan expresó: “los taxistas más pesados son los del sur y Las Américas (...) es que les toca también más duro [haciendo referencia a los conductores de taxi de este sector] porque no tiene buenas vías y la inseguridad es grande por allá”. Sus comentarios permitieron identificar que son ajenos a los conductores del sur, por lo cual las redes de intercambio y compañerismo están zonificadas. No hay redes tan extensas que abarquen a los mismos conductores que trabajan en la zona del norte y los conductores del sur, lo que nos lleva a confirmar que en la creación y permanencia de las redes es necesario el componente de vecindad o proximidad espacial (Lomnitz, 1975).

Otro caso que ilustra que no se han construido redes entre todos los conductores, es el de Álvaro, quien mencionó que en caso de recibir la noticia de que otro compañero está en emergencia, no va a ayudarlo:

No voy a ver como esta en la emergencia algún compañero. No voy porque la gente es muy dada a hacer justicia por su propia mano, entonces si uno va, ya los han atracados o ya están heridos y ya que. Y yo no soy de irme a perseguir al ladrón, para eso están los policías (Álvaro, conductor de taxi, calle 85, 12 de marzo del 2016, 12:00 a.m.).

De manera que las interacciones entre conductores y la formación de compañerismo, constituye uno de los significados que a mantenido a algunos conductores dentro de esta labor. Para ilustrarlo, volvemos al caso de los miembros de *Fanatics of drive*, los cuatro presentes coincidieron en la descripción de la integración y conducir taxi. Para ellos iba a ser un trabajo temporal, “yo iba a ser taxista hasta que me saliera algo mejor, con médico y pensión, tú entiendes, pero acá uno gana más y no tiene que matarse tanto” mencionó Lucas. Por su parte, Javier relató que empezó por necesidad, pero con el tiempo empezó a disfrutar de manejar el taxi, además, fue por medio de su trabajo como conductor que empezó a hacer amigos. Entonces, el construir interacciones con otros conductores, pero más allá de eso compañerismo es un significado que aportó para que Javier disfrutara su trabajo de prestar este servicio.

Los conductores entrevistados mencionaron que la mayoría de veces intentan ser solidarios con otros conductores, ya que se puede necesitar algo del otro. Esta solidaridad se evidencia en mayor medida con los conductores que trabajan en la noche, dado que se encuentran en mayor riesgo. El trabajar en la noche es interpretado por algunos conductores como peligroso, por lo anterior, algunos conductores como Javier crean actividades para lidiar con este, “para hacer la cosa más interesante competimos a ver quién hace más plata en la noche y el que haga menos, paga la ronda (de tinto) de todos los del grupo”, comentó.

Esta competencia genera relaciones de intercambio dentro de la red, pues el perdedor deberá pagar los tintos de los demás. Las redes de intercambio también se crean para que los conductores pueden prestarse dinero entre sí o pueden brindarse seguridad entre ellos en las noches. Dichas redes están compuestas por individuos entre los cuales se produce con cierta regularidad una categoría de eventos de intercambio (Lomnitz, 1975). De modo que, por el tiempo que llevan trabajando, han adoptado acciones que les ayudan a mantenerse seguros durante sus horas de trabajo nocturnas, como las redes de compañerismo.

Además, usan el *radioteléfono* para recoger pasajeros y solicitar ayuda en caso de emergencia. Son pocas las veces que recogen pasajeros en la calle, pues “la frecuencia del radioteléfono da más seguridad, no ve que la central hace seguimiento del carro y desde la empresa saben dónde está uno y eso” dijo Jonathan. En este sentido, se construyen interacciones por medio del *radioteléfono*. El uso del *radioteléfono* nos lleva al segundo escenario que se había mencionado al inicio de la sección para evidenciar la construcción de interacciones y tipos de

redes sociales, ya que este es un medio por el cual los conductores intercambian información, ya sea de las rutas, de arreglos, pero también por medio de este se sabe cuándo un compañero está en problemas y cuando esto pasa, los conductores informan cuando van a ayudar, ese intercambio de información en un trabajo que tiene tantos riesgos es sumamente importante.

Para mostrar la transmisión de información a través de ondas electromagnéticas, consideramos relevante ejemplificar lo anterior por medio de la descripción de una situación que observamos durante el trabajo de campo con el conductor Lorenzo, el conductor informante que nos acompañó constantemente durante el trabajo de campo, relató que había un conductor de taxi que le quitaba las carreras que él solicitaba por *radioteléfono*⁴⁵, cuando la operadora o el operador de la central de *Taxis Verdes S.A.S*, daba a conocer la solicitud del servicio y la dirección donde se debía dirigir el conductor para recoger al pasajero, el otro conductor de taxi, cuyo número de frecuencia era el 297, solía pedir primero la mayoría de servicios que Lorenzo iba a solicitar. Este relato fue contado, porque durante uno de los recorridos que realizamos con Lorenzo, él identificó al taxi del conductor que siempre le “roba las carreras” por medio de los stickers con el número asociado a la frecuencia que estaban adheridos sobre el vehículo de taxi en las ventanas de las puertas. Cuando lo vio, hizo el comentario de que ese conductor no le agradaba, pues siempre estaba tras las carreras que quería tomar. Le preguntamos si alguna vez había hablado con él y en todo de burla dijo: “una vez le dije que 'si estaba enamorado de mí, que siempre estaba detrás mío robándome las carreras por el radioteléfono” (Lorenzo, conductor de taxi, abril 02 de 2016, 3:40 p.m.).

Así pues, las interacciones de Lorenzo con el otro conductor de taxi se limitaron a interacciones verbales por medio del *radioteléfono*, en las cuales ni siquiera Lorenzo tenía conocimiento del nombre; sin embargo, este creó un significado del conductor como un compañero que constantemente intervino en el desempeño de su trabajo. Además, este tipo de interacción muestra que los códigos que representan a un vehículo son un símbolo que también marca a los conductores que los conducen, ya que permite que los otros conductores se formen una imagen —un significado— del conductor que conduce el vehículo.

Asimismo, este ejemplo es una muestra que el *radioteléfono* fue la herramienta para que no se construyera compañerismo. Este relato mostró la competencia que hay entre los

⁴⁵El proceso para solicitar un servicio de taxi es el siguiente: el solicitante llama y pide el servicio, la operadora o el operador de la empresa en la que está afiliado la frecuencia del *radioteléfono* da a conocer la solicitud del servicio y la dirección de donde se solicita. Frente a esto, los conductores interesados deben decir el número asociado al radioteléfono, el cual generalmente es un número de tres dígitos, y el tiempo que tardarán en llegar al destino solicitado para que la operadora o el operador de la información a los solicitantes del servicio.

conductores por conseguir clientes y además permite reconocer que las interacciones entre conductores por medio del *radioteléfono* han sido parte de su trabajo y del proceso de construcción de significados sobre este.

En suma, los conductores de taxi crean redes para intercambiar bienes y servicios —los cuales se basan en la confianza y reciprocidad— durante sus turnos de trabajo. Estas redes se construyen por medio de interacciones presenciales, es decir, que se comparte un mismo tiempo y espacio, como en las horas muertas en las *playas*, pero también se construyen interacciones vía *radioteléfono*, lo cual desafía la noción de que las interacciones se construyen cuando se coincide en el tiempo y espacio. De modo que, las redes sociales se hacen manifiestas tanto en los encuentros presenciales como en la comunicación vía *radioteléfono* o por las nuevas tecnologías.

Fiesta de la Virgen del Carmen: la patrona del gremio amarillo



Sede principal de *Taxis Verdes S.A.S* en Montevideo.
Foto por: Lorena Galeano, mayo 30 de 2017

La construcción de redes hace parte de estructuras sociales más amplias. Dichas redes componen lo que los conductores denominan *gremio*, es decir, el grupo de conductores que prestan servicio por medio del vehículo taxi. Para el conductor Hernando el gremio va más allá de los conductores. Según él, el gremio comprende todas las personas que intervienen en el trabajo de los conductores, como las secretarías de las empresas, los policías de tránsito, las *tinteras* y

vendedores de comida, las personas que trabajan en las bombas de gasolina y demás. En palabras de Hernando “hay una economía del taxi, no solo los conductores dependemos de esto [haciendo referencia al servicio de taxi] mire cuántas personas no hacen esto posible, ellos también hacen parte del gremio” (Hernando, conductor de taxi, La Terminal, 27 de diciembre del 2015, 5:00 p.m.).

El reconocer a los agentes sociales que aportan y apoyan la ejecución del servicio de taxi no es una acción exclusiva de los conductores de taxi, esto se pudo evidenciar en la celebración de la fiesta *La Virgen del Carmen*, patrona de los conductores. La empresa *Taxis Verdes S.A.S*, al igual que otras empresas de taxi y de transporte de pasajeros en general, conmemoran este día con una caravana. Adicional a esto, la empresa le ofrece tanto a los conductores de taxi como a sus familiares y demás empleados una reunión para que estos interactúen entre sí e involucren a

sus familias en su trabajo.

La conmemoración que presenciamos fue realizada por la empresa *Taxis Verdes S.A.S* el domingo 24 de julio del 2016. La empresa suele programar la celebración el día domingo, pues el tráfico no es tan pesado, no se aplica la restricción del pico y placa y los conductores de taxi y demás empleados suelen dedicar este día a sus familias por lo que pueden asistir a la fiesta.

La celebración tuvo inicio en la sede principal de *Taxis Verdes S.A.S* en la zona de Montevideo (Calle 17 # 68d - 54), los conductores fueron citados por la empresa a las 8:00 a.m. para recibir elementos decorativos –bombas, guirnaldas y papel crepe– de colores azul celeste y blanco, ya que son representativos de *La Virgen del Carmen*. Esto, con el fin de incentivar la participación en el concurso, en el



Virgen de cerámica usada como decoración en la celebración.
Foto por: Lorena Galeano, 24 de julio de 2016

cual el taxi con la mejor ornamentación gana el premio. Por esta razón, vimos algunos taxis decorados con vírgenes de cerámica sobre el capó del taxi. Algunas de estas podían llegar a medir un metro de alto y pesar 20 kilos.

El proceso de decoración de los vehículos fue realizado por los conductores y sus familias. En medio de este proceso, los conductores de taxi interactuaron entre sí, construyendo una relación social de cooperación (Lomnitz, 1975), pese a que no existía un vínculo de amistad o de compañerismo fuerte. Por ejemplo, se intercambiaron bombas y se asesoraron entre sí en la forma de decorar el taxi, creando redes de intercambio, ya sea de los materiales decorativos o de servicios como consejos para decorar el taxi. Lo anterior nos permitió identificar la creación de lo que Lomnitz nombra redes exocéntricas entre los conductores de taxi. Para Lomnitz, “en una red de este tipo lo característico no es el intercambio con un individuo determinado, sino el intercambio de todos con todos. En algunos casos, la red exocéntrica es al mismo tiempo un grupo social formalmente constituido” (1975, p. 143).

Si bien la intensidad del intercambio diádico se rige por la distancia social⁴⁶, la distancia

⁴⁶ Hace referencias a los vínculos creados y aceptados culturalmente tales como los que se crean con la familia

física⁴⁷, distancia económica⁴⁸ y distancia psicológica⁴⁹” (Lomnitz,1975), los miembros de las redes exocéntricas pueden crear y mantener relaciones de intercambio con individuos fuera de la red a la cual pertenecen. De ahí, que algunos conductores de taxi que no hacían parte de la misma red de compañeros, con los que se toma tinto o se va a comer, intercambian favores durante el proceso de decoración.

Este caso de intercambio de favores con agentes que no hacen parte de la red de amistad que algunos conductores crean se evidencia cuando algún conductor se encuentra en problemas. Por ejemplo, cuando la seguridad de un compañero está en riesgo, los otros conductores atienden a ayudarlo, así no lo conozcan. De esta manera que las relaciones entre miembros de una red exocéntrica tienden a ser más intensas.

Así las cosas, la celebración de *La Virgen del Carmen* fue otro escenario que identificamos, en el cual los conductores afiliados a esta empresa y miembros de la red tuvieron la posibilidad de construir interacciones, pero más allá de eso, también se crearon relaciones sociales de cooperación, la cuales están atravesadas por los significados de amistad, compañerismo y confianza. Las interacciones que los conductores de taxi tuvieron durante el



Taxis decorados para la caravana en honor a la Virgen del Carmen.
Foto por: Lorena Galeano, julio 24 de 2016

tiempo que dedicaban a decorar los carros en la sede de *Taxis Verdes S.A.S* permitió que la construcción de significados sobre el vehículo taxi y reforzó el significado que tiene la protección de *La Virgen del Carmen* para su trabajo.

Entre los conductores se crean redes de cooperación para ayudarse entre sí, como en el caso de la decoración de los taxis. Una vez los carros estuvieron decorados, los conductores, sus familias y demás personal de la empresa se organizó para la caravana, la cual tenía como destino el Centro Comercial Calima, ubicado en la carrera 30 número 19 en Bogotá. El recorrido tardó 40 minutos aproximadamente y se recorrieron vías principales como la calle 13 y la calle 19, haciendo sonar el claxon para llamar la atención de los ciudadanos

⁴⁷ Hace referencia a la cercanía física de los agentes involucrados en el intercambio.

⁴⁸ Hace referencia a la cercanía o lejanía económica que tiene los agentes involucrados en el intercambio

⁴⁹ Hace referencia a la confianza y deseo en el intercambio.



Boleta que debían comprar los conductores para asistir a la celebración.

Foto por: Lorena Galeano, julio 23 de 2016

Posteriormente los conductores, sus familias y demás empleados de la empresa entraron al parqueadero para dejar allí los taxis. Algunos conductores tuvieron que entrar por otro parqueadero, pues como tenían vírgenes de cerámica sobre el capó del taxi no cabían por la entrada de los carros particulares. Una vez se parquearon los taxis, nos dirigimos al séptimo piso del centro comercial,

en uno de los salones de eventos del Centro Comercial la empresa había preparado la celebración, que tenía capacidad para 500 personas. Dentro del salón había casi 400 sillas y a la entrada del salón se localizaron las mesas que contenían la comida, los refrigerios y los cartones del bingo, pues es una costumbre de la empresa ofrecer bingo como atracción principal del evento después de la eucaristía.

Para entrar a la celebración, los conductores de taxi debían comprar las boletas, que tenían un valor de \$2,000, días previos; sin embargo, también se podían comprar las boletas en la mesa cerca de la puerta del salón del evento. En esta misma mesa, se podían cambiar las boletas del evento por los vales de comida y el cartón del bingo. Nuestro acompañante Lorenzo y algunos otros conductores lo primero que hicieron al llegar al salón del evento fue hacer la fila para reclamar los vales del almuerzo y del bingo con la boleta. Fue común que las parejas, los hijos o demás acompañantes de los conductores hicieran esta fila, pues los conductores se dirigieron al auditorio, en donde se encontraron con otros compañeros y construyeron interacciones y acciones entre sí.



Familiares de los conductores posando junto a los carros.

Foto por: Lorena Galeano, julio 24 de 2017

Los temas a tratar entre los conductores pueden variar, al igual que el tiempo invertido en la interacción. Algunos encuentros se limitaron al saludo. Los conductores se reconocían y la primera acción que realizaban alguno de los conductores era saludar al otro; el significado de dicha acción fue interpretado por el otro y se construyó una acción como respuesta: responder el saludo.

No obstante, otros conductores se encontraron y extendieron la interacción para construir una conversación con sus compañeros. El situarse en el espacio y en la conmemoración de *La*

Virgen del Carmen influyó en la manera en que interactúan, pues no están solos, sino con sus familias, por lo que las conversaciones se dirigieron a presentarse a sus familiares y, también, a comparar las celebraciones pasadas hechas por la empresa con la actual. La presencia de los familiares de los conductores y de los conductores en la celebración realizada por la empresa nos permitió identificar que la celebración es un medio para que los conductores de taxi se apropien de su trabajo y festejen con su familia el ser conductores de taxi. Entonces, esta celebración fue importante en la medida que permitió la construcción de significados del trabajo de conducir taxi entre quienes lo ejercen, de manera que no solo fue una forma de agradecerle a la Virgen por la protección que les ha brindado a ellos y a su taxi, también de conmemorar la labor que ellos realizan transportando a las personas por la ciudad. Se trató entonces de reconocer la importancia de los conductores de taxi en la movilidad de la ciudad.

De ahí, que uno de los objetivos de la empresa en esta celebración fue reconocer la labor del conductor de taxi, por lo que otorgó algunos reconocimientos a varios conductores de taxi. Entre los reconocimientos se encontraba el conductor que llevaba más tiempo trabajando en la empresa, el conductor que más cursos ha realizado en la empresa, el conductor más amable con sus compañeros y el conductor con mayor tiempo trabajando en esta labor. Los conductores galardonados recibieron trofeos dorados con el logo de *Taxis Verdes S.A.S* y sus nombres, mientras los demás conductores aplaudían y festejaban que algunos de sus compañeros fueran reconocidos.

Después de dar el reconocimiento a algunos conductores, se dio inicio a la eucaristía con un sacerdote católico. Los conductores, familiares y demás asistentes dejaron de hablar y prestaron atención a la misa. Gran parte de los conductores de taxi son creyentes de las deidades católicas, se encomiendan a ellas y les agradecen los bienes recibidos. Aunque en el trabajo de campo no se indagó por la creencia de los conductores de taxi, durante la observación y asistencia a la celebración fue posible evidenciar que la gran mayoría de los asistentes recitaron los padres nuestros, el credo y demás oraciones que se recitan durante la eucaristía, además de ser respetuosos con esta parte del evento. Lo anterior nos permitió identificar que gran parte de los conductores que están vinculados a la empresa son creyentes de la Virgen del Carmen y de la religión católica.

Una vez finalizada la eucaristía el sacerdote se dirigió a las afueras del salón de eventos



Sacerdote bendiciendo las llaves de los carros de los conductores de taxi.
Foto por: Lorena Galeano, julio 24 de 2016

para bendecir los carros con agua bendita. En esta acción, los conductores de taxi le dieron el significado a la bendición del sacerdote y al agua bendita, pues le entregaron su herramienta de trabajo a Dios y a la Virgen para que tuvieran protección, abundancia y éxito. El encomendarse a Dios y a la Virgen es una

acción inmaterial cuyo significado para el trabajo del conductor de taxi es determinante, pues son estas deidades –que para los conductores y mayoría de población en Colombia son los creadores del universo y del bien en la tierra– las que controlan su trabajo y las que les permiten llegar a salvo a sus casas y obtener ganancias económicas. Entonces, los conductores actuaron hacia la bendición que el sacerdote les dio a los carros guiados por el significado que tiene el taxi para ellos, es decir, su medio de trabajo y por significado de la bendición al taxi: la protección y éxito en el trabajo.

Como los taxis fueron parqueados en diferentes zonas del parqueadero en el sótano del centro comercial, la forma de bendecir con el agua bendita a la herramienta de trabajo de los conductores fue rociarles el agua bendita a las llaves de los carros. Lo anterior nos llevó a interpretar la forma en que un objeto, en este caso las llaves, tiene el mismo significado que el carro



Sacerdote bendiciendo el taxi con agua bendita.
Foto por: Lorena Galeano, julio 24 de 2016

como tal. Las llaves del taxi toman un significado diferente al común en este momento, dejan de ser el elemento con el que se enciende el carro, para significar el medio de trabajo. De esta manera los significados de un objeto como las llaves, se modifican a través de los procesos de interpretación que tenga el conductor de taxi en situaciones como la que se presentó en el evento.

Las llaves bendecidas con el agua bendita, por parte del sacerdote, obtienen un nuevo significado para los conductores, pues estos le otorgan propiedades de protección y prosperidad. Es así, como los significados de los objetos se pueden sostener o modificar a través del proceso de interpretación que los individuos les atribuyen, como lo propone Blumer (1969). Algunos conductores si fueron por los carros al parqueadero del sótano para subirlos al parqueadero del séptimo piso y buscar al sacerdote para que bendijera los carros también; este solo fue el caso de cuatro taxis.



Sacerdote orando por el taxi a petición de su conductor.
Foto por: Lorena Galeano, julio 24 de 2016

Cuando se acabó la eucaristía y fueron bendecidas llaves y algunos carros, la logística del evento hizo el llamado para que los asistentes al evento pudieran reclamar el almuerzo. La empresa ofreció un plato de lechona por persona con arepa de peto y un vaso de gaseosa. Al respecto, Lorenzo comentó que a los conductores les gusta comer platos grandes y que los llenen, “uno se llena con lechona y es rica

[...] uno no come lechona tan seguido, además le sale barato a la empresa comprar unos tres cojines de lechona (risas)”. (Lorenzo, conductor del taxi, Centro Comercial Calima, 24 de julio del 2017, 12:00 p.m.).

Al igual que Lorenzo, el resto de los conductores se mostraron felices haciendo la fila para reclamar la lechona junto con sus familiares. Este momento, al igual que a la llegada del evento, se prestó para que los conductores interactuaran entre sí. Durante la fila los conductores hablaron de los reconocimientos que algunos de sus compañeros recibieron, interpretaron este acto propuesto por la empresa como un reconocimiento a la labor que día a día realizan, sin importar el tráfico y los prejuicios que pueden tener del servicio que los conductores de taxi prestan.

Al final de la fila se hizo el canje de los vales para recibir el plato de lechona, luego los invitados nos sentábamos en las sillas del salón de eventos para comer el almuerzo mientras la logística amenizaba el almuerzo con música. Sonaba vallenato, merengue y salsa, ritmos que son del agrado de los conductores y mayoría de asistentes. Mientras todos almorzábamos la logística del evento organizaba el espacio para el bingo, se conectaron las pantallas gigantes y se instaló la máquina en la que se revuelven las pelotas del bingo. Los conductores compartieron con sus familias y las familias de sus compañeros, lo que nos llevó a identificar que en este evento

promovido por la empresa se busca que los conductores de taxi se reconozcan entre sí y creen una red entre ellos, redes de apoyo y solidaridad.

Se dio una hora y media para terminar el almuerzo, por lo que a la una de la tarde todo estaba listo para el bingo. La empresa había comprado varios premios para las personas que ganaran en las modalidades del bingo. Entre los premios había cobertores para los taxis, planchas, ollas arroceras, una bicicleta, equipo de carretera⁵⁰, anquetas de comida, horno eléctrico y juego de sábanas, entre otros. Durante el bingo los conductores y sus acompañantes “recocharon” entre sí, cada vez que alguien cantaba “bingo” lo abucheaban y decían que era mentira, mientras reían. Al inicio se hicieron cuatro bingos, se repartieron algunos premios y después se hizo una pausa. En esta pausa se desarrolló otra actividad, un concurso de baile, en el cual participo nuestro informante Lorenzo; Sin embargo no gano, ya que uno de los conductores concursantes se quitó la camisa y por hacer reír a la mayoría, a través de los aplausos ganó. Casualmente este conductor también gaño el concurso al Taxi mejor decorado.

Finalmente, se hicieron otras cuatro rondas más de bingo, los ganadores recibieron sus premios y el director de la empresa *Taxis Verdes S.A.S* agradeció la participación de los conductores y sus familias. También agradeció por confiar en la empresa para afiliar los taxis y a los conductores. En medio de las palabras del director Mauricio Rojas, algunos conductores y las familias de estos empezaron a salir del salón de eventos. Entonces nosotras salimos junto con Lorenzo, su pareja, su tío y su tía, y presenciamos la interacción que este tenía con otros dos conductores.

La interacción se dio con el saludo por parte del otro conductor cuyo nombre era Héctor, quien tenía alrededor de 40 años y vestía con una sudadera, tenis deportivos y una camisa polo roja. Lorenzo respondió el saludo y dijo “¿la empresa se lució, no? Me gustó lo de las medallas [refiriéndose a los galardones que la empresa dio a algunos de sus compañeros]” A razón de estos comentarios, les preguntamos a ambos por qué les había gustado esta parte del evento, a lo que Héctor respondió: “a los taxistas no le reconocen las cosas buenas, solo las malas y uno es bueno, para ser taxista usted debe ser honesto y es bueno que se reconozca esa honestidad”.

Aunque Héctor no recibió ningún galardón ver el reconocimiento que recibieron sus compañeros, lo representaba a él como conductor de taxi. En medio de la actividad de los reconocimientos interpretó las acciones que hicieron sus compañeros galardonados como la manera de hacer el trabajo, con honestidad y compañerismo, de allí que disfrutara esta sección del evento. En suma, participar en la celebración nos permitió observar otro escenario diferente

⁵⁰ Kit de elementos reglamentado por el código nacional de tránsito el cual se compone de: gato hidráulico, cruceta, triángulos reflectivos, botiquín, tacos para bloquear llantas del vehículo, extintor y linterna.

al que se vive en a la empresa *Taxis Verdes S.A.S* diariamente. Este espacio brindó la posibilidad para que los conductores construyeran redes de intercambio y compañerismo. Además, aunque nuestra intención ha sido identificar los significados que los conductores de taxi crean de su trabajo, nos fue posible evidenciar que su labor permea la forma en que estos interactúan con su familia. Verlos en el rol de miembros de otras estructuras sociales, como la familia, mostró que su trabajo como conductores influye en sus relaciones familiares.

Ejemplo de ello, fue la dedicación que algunas familias invirtieron en decorar el carro, el significado del carro para los familiares de un conductor de taxi es similar al de los mismos conductores: el medio de trabajo que permite la manutención del grupo familiar, por eso en ese día decoran el carro no solo con la intención de ganar en el concurso, también porque el taxi hace parte del homenaje al servicio de taxi.

Así las cosas, las familias de los conductores también hacen parte del significado del trabajo del conductor de taxi, pues aparte de ser la motivación para que varios de estos entren a laborar en este oficio, por medio de sus interacciones con los conductores conocen a lo que estos se enfrentan, la forma en que realizan su trabajo y aportan para construir significados sobre este.

Conclusiones

El análisis de las redes sociales a las cuales pertenecen la mayoría de los conductores de taxi, nos permite identificar la manera en que estos interactúan entre sí y los significados que tienen dichas interacciones para ellos. Por medio de las redes sociales se intercambia información que les permite tanto entrar a este trabajo como mantenerse en esta (Lomnitz, 1998). Las recomendaciones y experiencias de personas cercanas suelen ser el incentivo para el ingreso, la fuente que provee el “saber cómo” realizarlo y en ocasiones también, el contacto con quien pueda oficiar como arrendador del vehículo o quien facilite los recursos económicos necesarios para comenzar a trabajar (De la Garza & Pogliaghi, 2011, p. 3). Las redes sociales y de reciprocidad que se generan entre los conductores de taxi son el elemento de estructura social más significativo dentro de su oficio, ya que permite explicar el proceso de entrada y mantenimiento en el trabajo.

Identificar los diferentes niveles de las redes sociales que los conductores de taxi han construido nos permitió hacer visible la manera en que estos interactúan entre sí y los significados que tiene dichas interacciones para ellos en el trabajo de conducir taxi. Esto, con el propósito de identificar los significados que tienen para ellos la labor de conducir taxi. Asimismo, las redes se hacen manifiestas una vez entran al medio laboral, pues los conductores

de taxi crean grupos de apoyo y de amistad. Las *playas*, el *radioteléfono* y la conmemoración de *La Virgen del Carmen* fueron escenarios en donde se hicieron manifiestas las redes que ya se habían construido, pero también escenarios en donde se posibilitan la construcción de nuevas.

Por medio de las constantes interacciones entre conductores de taxi se forman relaciones que poseen una carga de emotividad y que puede llegar a representar una de las relaciones interpersonales más intensas en la vida de los conductores de taxi (Lomnitz, 1975), es decir, redes de amistad y de solidaridad. Por medio de las redes que decidimos llamar “redes de compañerismo” entre los conductores de taxi, se refuerzan lazos sociales entre iguales, además de proveer funciones de seguridad y protección entre ellos mismo, ya que entre los miembros de la red se protegen de las inseguridades que su trabajo supone.

Los conductores de taxi, miembros de alguna red de *compañerismo* o amistad interactúan con los otros conductores de su red guiados por los significados que estos tienen para ellos. Los matices de la amistad que se puede generar entre los conductores en este oficio implican diferentes formas del trato y diferentes comportamientos esperados, incluyendo la confianza de pedir y otorgar favores (Lomnitz, 1975, p. 189).

Lo anterior, está influenciado por los intereses en común que los conductores comparten. En el caso expuesto en este apartado fue posible identificar que una de las razones por la que se creó la red de compañerismo entre los cinco conductores fue el de prestar el servicio de taxi en la noche, además de la zona en la que trabajan. Aunque son los intereses y las condiciones laborales son las que permiten la creación de la red de compañerismo, para apoyarse entre ellos durante las carreras que tienen como en los ratos que comparte de descanso, la cimentación de la red es posible por las relaciones emocionales o de ayuda tiende a convertir sus relaciones en amistad. El hecho de juntarse habitualmente en la *playa* de la calle 106 para realizar actividades en común como tomar tinto o hacer apuesta –sin contar las actividades que hacen fuera de sus horarios de trabajo como jugar paintball– hace que la red se mantenga.

Las redes de intercambio y reciprocidad que se dan con los conductores de taxi que no son miembros de las redes de compañerismo suplen, mediante la ayuda mutua, los efectos de la inseguridad a la que se exponen por su labor. Es por medio de las redes de compañerismo o solidaridad que los conductores de taxi se mantienen en este medio de trabajo, la falta de seguridad que supone su trabajo se compensa mediante redes de apoyo y de intercambio recíproco de bienes y servicios. Como menciona Lomnitz (1975) en las conclusiones de su texto *Cómo sobreviven los marginados*, las redes de reciprocidad y apoyo “representan un tema de seguro cooperativo informal” (p., 223) el cual incluye apoyar a los miembros del gremio en situaciones que lo ameriten, como atracos, varadas de carros, y si hay más confianza, préstamos

económicos. De esta forma, se evidencia que las redes también otorgan un apoyo emocional y moral a los conductores de taxi.

Finalmente, el escenario de la celebración de *La Virgen del Carmen* fue provechoso para identificar que reunir a las familias de los conductores en un mismo lugar para interactuar entre sí permitió crear relaciones sociales con significados, uno de estos fue la empatía. Los conductores se reconocieron entre sí, por medio de las interacciones que tuvieron con otros conductores o por medio de la observación de las interacciones que tenían sus compañeros con sus familias, ya que reconocieron que muchas de las acciones que sus compañeros realizan también son realizadas por ellos. Esto permitió que los conductores se reconocieran a sí mismo como conductores de taxi e interpretaran las acciones de los otros como acciones que realizan los conductores de taxi.

Capítulo 7

Conducir taxi: ¿un trabajo de meros machos?

A diferencia de otros trabajos, conducir taxi no requiere fuerza física para su ejecución, en tanto que en este trabajo se presta un servicio que se centra en generar o intercambiar símbolos –significados cognitivos, emocionales estéticos o morales– por medio de interacciones. Este tipo de trabajos hacen parte de lo que De la Garza (2013) llama trabajo *no clásico*, cuya base de producción es la creación de símbolos, una producción inmaterial.

En el proceso de la producción de símbolos, el cliente está involucrado por medio de las interacciones que se da entre éste y quien lo transporta. Sin embargo, también hay otros símbolos que se construyen en el trabajo de conducir taxi, los cuales se forman en las interacciones entre los que conducen el taxi. Estos les permiten a los conductores generar significados que definen qué es el trabajo del conductor de taxi, cómo se trabaja y qué se produce (Blumer, 1969 y De la Garza 2010 & 2013).

Vale la pena detenerse aquí para referenciar a los individuos que trabajan como conductores de taxi, pues son ellos quienes construyen lo que significa conducir taxi. En Bogotá, es un trabajo donde menos del 1% de conductores son mujeres (Acevedo & Rodríguez, 2012), en esta medida el significado de conducir taxi se ha construido desde las interacciones de los hombres. Frente a esto, es importante añadir que los individuos están cargados de significados, y pertenecen a categorías de seres humanos que significan en su entorno social, tales como hombre y mujer. De ahí, que sus conductas se definen como masculinas y femeninas. Según Blumer (1969), las categorías de seres humanos son a su vez un tipo de objeto, en tanto que los objetos son cualquier cosa que puede ser indicada para actuar en su referencia. En este caso se trata de objetos sociales hacia los cuales los individuos actúan de acuerdo con el significado que se haya constituido del objeto.

Al respecto, consideramos relevante destacar que “los términos masculino y femenino apuntan más allá de las diferencias de sexo sobre cómo los hombres difieren entre ellos, y las mujeres entre ellas en materia de género”, más bien se dirigen a prácticas sociales que dan luces de cómo se define y qué se espera un hombre y de una mujer en un momento concreto a través de sus acciones (Connell, 1995). En palabras de Blumer (1969), lo que significan las conductas de masculinidad y feminidad dilucidan los significados que forman los objetos hombre y mujer, esto teniendo en cuenta que tanto la masculinidad como la feminidad son términos que cambian constantemente (Palermo, 2016).

Dicho lo anterior, el objetivo de este apartado fue dilucidar a través de los relatos de conductores de taxi hombres y mujeres que los significados del trabajo de conducir taxi están relacionados con los significados de masculinidad. Asimismo, se identificó cuáles significados se han construido sobre las conductas masculinas y femeninas en el contexto de la sociedad bogotana a través de los lentes del trabajo de conducir taxi. Esto se realizó por medio de tres escenarios: el espacio público/privado, la incursión de las mujeres al trabajo de conducir taxi y la conducta de masculinidad que han construido los conductores de taxi frente a su trabajo y a los riesgos que este implica. Estos tres escenarios atraviesan el presente capítulo.

Las playas y “la hora del rulo”

Las acciones reflejan lo que Blumer (1969) llamó “la naturaleza de la sociedad o de la vida de los grupos humanos”. Esto es, que la sociedad y los grupos humanos “existen en acción y deben ser vistos en términos de acción” (1969, p. 6). Adicional a esto, las acciones hacen referencia a las múltiples actividades que los individuos desarrollan en sus vidas a medida que se encuentran el uno con el otro y que confrontan situaciones. Aunque los individuos pueden actuar individualmente, en representación de alguna organización o grupo, las actividades siempre pertenecen a los individuos actuantes y están desarrolladas por ellos en relación a las situaciones en las que están involucrados para actuar.

Pues bien, a simple vista el grupo de los conductores de taxi se definen por la acción de trabajo que desarrollan: movilizar a los habitantes de Bogotá por medio del servicio individual de pasajeros. Sin embargo, y desde la perspectiva de Blumer (1969), los conductores de taxi constituyen un grupo en la medida que desarrollan acciones entre sí en los espacios y tiempos que comparten, como las *playas*. Ahora bien, ¿Cuáles individuos construyen estas acciones? y ¿Cómo se simboliza su conducta?

Algunos de los espacios que permiten el encuentro entre conductores de taxi son las *playas* o *islas de taxi*. Allí reconocimos que las acciones, interacciones y significados que se construyen provienen, en su mayoría, de conductores de taxi pertenecientes al objeto de categoría social: hombre. Únicamente en cuatro oportunidades encontramos conductoras de taxi mujeres, dado que durante el trabajo de campo se evidenció que las mujeres conductoras no suelen visitar las *playas* de taxi, a excepción de La Terminal, la cual visitan para conseguir pasajeros.

A pesar de esto, entablamos conversación con dos de las conductoras que encontramos en La Terminal de Transportes, *playa* que frecuentan: Nora y Blanca. Con Blanca hablamos en horas de la mañana, mientras que con Nora en horas de la noche. También se concretó una cita

con Irma, cuya entrevista se realizó en el Portal de la 80. Finalmente, hablamos con Lucy, conductora de taxi por más de 32 años. La entrevista fue en su casa, ya que es familiar de una de nosotras.

La escasa presencia de conductoras de taxi tiene implicaciones en la construcción de significado del trabajo de conducir taxi, ya que dicho significado se construye por medio de las interacciones entre individuos, según el interaccionismo simbólico. En este caso, se trata de individuos que mayoritariamente pertenecen a la categoría social: hombre, cuyas conductas se han definido desde lo masculino. Desde la perspectiva interaccionista, dicha categoría es un objeto cargado de significados particulares que afectan la forma en que los conductores construyen acciones e interacciones entre ellos mismos, en los espacios y hacia las mujeres que son conductoras de taxi.

De manera que, la categoría social hombre y la conducta masculina que se desprende de esta no puede pasar desapercibida en el análisis de esta monografía, cuyo objetivo principal fue analizar la construcción de significados sociales sobre la actividad de los conductores de taxi a partir de sus interacciones. Por esto, es que a lo largo de este apartado se mostrarán los significados que se han construido respecto al hombre y la mujer y las conductas masculinas y femeninas respectivamente, desde las/los mismos conductores(as) de taxi. En la sección presente queremos evidenciar que los significados de los objetos sociales –como hombre, mujer, femenino y masculino– se materializan en los espacios de trabajo, acciones e interacciones de los individuos que conducen taxi.

Para empezar, es importante mencionar que la división del territorio que se ha hecho históricamente entre el espacio público y privado. Según la ley⁵¹, el territorio está compuesto en pocas palabras “por calles y plazas de uso público y lotes con edificaciones de uso privado” (Schlack, 2007, p. 25). Esto tiene que ver con que la propiedad es del dominio de Estado, lo cual implica que su uso está regulado por este. Más allá de esto, se trata de quien desarrolla acciones

⁵¹ Según la Ley 9ª de 1989 de Colombia capítulo 2, artículo 5to, el espacio público es el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por su naturaleza, uso o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden por tanto los límites de los intereses individuales de los habitantes. Así, constituyen el espacio público de la ciudad las áreas requeridas para la circulación, tanto peatonal como vehicular, las áreas para la recreación pública, para la seguridad y tranquilidad ciudadana, las franjas de retiro de las edificaciones sobre las vías, fuentes de agua, parques, plazas, zonas verdes y similares, las necesarias para la instalación y mantenimiento de los servicios públicos básicos, para la instalación y uso de los elementos constitutivos del amoblamiento urbano en todas sus expresiones, para la preservación de las obras de interés público y de los elementos históricos, culturales, religiosos, recreativos y artísticos, para la conservación y preservación del paisaje y los elementos naturales del entorno de la ciudad, los necesarios para la preservación y conservación de las playas marinas y fluviales, los terrenos de bajamar, así como de sus elementos vegetativos, arenas y corales y, en general, por todas las zonas existentes o debidamente proyectadas en las que el interés colectivo sea manifiesto y conveniente y que constituyan, por consiguiente, zonas para el uso o el disfrute colectivo.

en el espacio público, pues tradicionalmente se ha entendido el espacio público como un espacio de poder en que los hombres pueden actuar, mientras que las mujeres no han formado parte (Viveros, 1997, citado por Viveros, 2002). Incluso, existe una relación entre el trabajo remunerado, que pertenece al espacio público y a los hombres, y los trabajos no remunerados, que pertenecen al espacio privados y a las mujeres (Guevara, 2008).

Para comprender los trabajos a los que se asocian los hombres y las mujeres en división público-privado, hay que reconocer que la definición clásica del trabajo, la cual se construyó en el contexto socio histórico de la Revolución Industrial. La definición integra actividades de la transformación de materia prima por medio de máquinas de vapor, más no únicamente con la fuerza de trabajo de los individuos. Para este momento y hasta los setenta del siglo XX, hablar de capitalismo era sinónimo de la industrialización, lo que se evidenciaba en que la industria tenía un gran peso en la economía, pues representaba gran parte del PIB (Producto Interno Bruto) y, por tanto, el trabajo industrial también (Thompson, 1972, citado por De la Garza 2011).

Sin embargo, el trabajo industrial siempre convivió con otros, como el artesanal, los oficios, los servicios y la agricultura no industrial. Estos últimos no tenían la misma importancia en la economía que los trabajos industriales hasta 1950. Desde este momento, los trabajos relacionados con servicios empezaron a tener una importante relevancia dentro de las tasas de empleo y de Producto Interno Bruto (PIB), en los países europeos y en Estados Unidos. Mientras que, en los países no desarrollados, los empleo relacionados con servicios representaban una tasa alta de empleos desde antes de 1950, pero eran pagados precariamente (De la Garza, 2011).

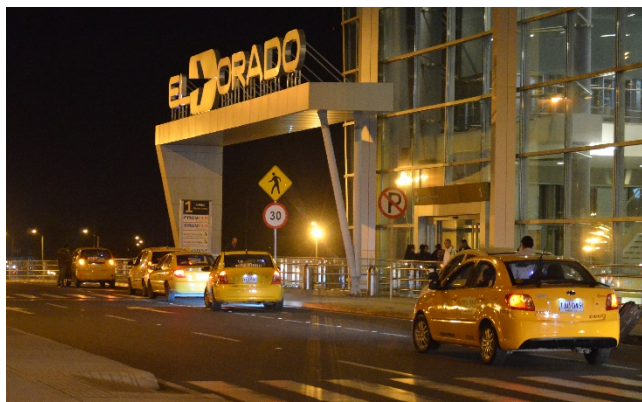
Se evidencia entonces que los servicios siempre han sido un trabajo presente en la historia, pero no siempre se han integrado a la categoría de trabajo. En especial los trabajos de servicio y de cuidado, entendidos como “actividades destinadas a garantizar el mantenimiento cotidiano, físico y emocional de las personas y del entorno que lo hace posible, es decir, lo que habitualmente conocemos como trabajo doméstico y reproductivo” son mayoritariamente realizados por las mujeres, dentro de la esfera privada (Arango, 2011, p. 3). Por esto, algunas críticas feministas han apuntado a que la categoría de trabajo ha sido excluyente en la medida que sólo integró la experiencia masculina (Arango, 2011), lo que lleva a interpretar la definición de trabajo clásico como rígida, pues no integra la variedad de oficios y servicios. Frente a esto, Enrique de la Garza (2010 & 2013) propuso el concepto de trabajo no clásico⁵².

⁵² Este concepto cuenta con tres características. La primera, se trata de una labor que implica una producción simbólica, producida en la interacción. Es decir, en estas ocupaciones se generan o intercambian, símbolos – significados– cognitivos, emocionales, estéticos o morales– por medio de interacciones. La segunda es que se involucra al cliente como un actor que participa en la producción. Lo anterior trae otras implicaciones para el autor, como “la necesidad de ampliar los conceptos de producción, de control, de relación laboral y de construcción social

Así las cosas, el trabajo de conducir taxi es servicio que cumple con las características de un trabajo no clásico —incluye al cliente en el proceso de producción, cuyo resultado es una producción inmaterial. Llegados a este punto, es relevante volver a mencionar que los trabajos de servicios han sido históricamente otorgados a mujeres, de manera que el trabajo de conducir taxi muestra un matiz importante, porque presta un servicio, como su nombre lo indica servicio individual de pasajeros. No obstante, es un servicio prestado mayoritariamente por hombres en el espacio público, como lo es la ciudad. En este trabajo se debe prestar un servicio a un cliente, sin importar si es el conductor es hombre o no.

Así se manifiesta la división de la esfera pública-privada, masculino- femenino y hombre-mujer respectivamente, la cual ha dificultado la movilización de los hombres a labores de la esfera privada y la movilización de las mujeres a la esfera pública. En el trabajo de conducir taxi,

esta dificultad se expresa través de las acciones que ciertos conductores y clientes construyeron hacia las mujeres conductoras, como se ejemplifica en esta sección. También se manifiesta en la poca presencia de mujeres en la ejecución del trabajo y en las *playas*, razón por la cual los significados que se construyen en las interacciones se han construido desde la



La zona de trabajo de la Conductoras Irma era el Aeropuerto.
Foto por: Lorena Galeano. Noviembre 27 de 2014

interacciones se han construido desde la categoría social hombre y desde la conducta de masculinidad con la que se ha ligado a este trabajo.

Pese a esto, las mujeres han empezado a incursionar en este trabajo y en los puntos de encuentro. Por ejemplo, Nora expresó que cuando tiene la oportunidad, es decir el tiempo y el espacio, tomar *tinto*, conversa y juega cartas con sus compañeros conductores hombres. De modo similar lo manifestó la conductora Irma, quien relató que inicialmente eran cinco mujeres conductoras en el grupo en el que ella trabajaba, pues el parqueadero se dividía en *Taxis Uno* y *Taxis Aeropuerto*. Irma añadió: “éramos cinco mujeres consentidas”, porque cuando se varaban, los conductores las ayudaban o les cedían el turno en algunas ocasiones. Además, los

de la ocupación al menos a un actor más que no es el patrón ni el trabajador” (p. 30). La última, que no es aplicable a todos los oficios, es que se trata de un trabajo desterritorializado en tanto subvierte los conceptos de jornada de trabajo y de espacio productivo y, por tanto, de cómo se controla (De la Garza, 2010). Lo anterior hace referencia a que este tipo de trabajo no limita a sus trabajadores a un espacio y tiempo limitado.

conductores hombres les celebraban el día de la madre y mujer, “como éramos 5 mujeres, nos invitaba a ir almorzar” (Irma, conductora de taxi, Portal de la 80, 14 de abril del 2016, 5:00 p.m.).

Estos ejemplos muestran que se ha dado un aumento en la presencia de mujeres en el espacio público, es decir, en la ciudad; pero también en los trabajos remunerados, como el trabajo de conducir taxi y en los puntos de encuentro de conductores: las *playas*. El incremento de mujeres conductoras ha permitido que tanto hombres conductores como mujeres conductoras desarrollen acciones entre sí, lo cual es relevante, ya que es por medio de las acciones que el grupo de conductores de taxi se conforma. Mejor dicho, los grupos humanos “existen en acción y deben ser vistos en términos de acción” (Blumer, 1969, p. 6).

Adicionalmente se han empezado a conformar tiempos y espacios propios de mujeres conductoras para desarrollar acciones entre sí. Al respecto, Nora mencionó que había conocido a una mujer taxista que se había puesto en la tarea de integrar en un grupo de *WhatsApp* a todas las mujeres conductoras de taxi en Bogotá; hasta la fecha de esa conversación se habían agregado a este grupo de *WhatsApp* 150 conductoras aproximadamente. Nora comentó que en ocasiones se reúnen entre ellas a desayunar o almorzar, sobre todo los domingos en la casa de alguna de las conductoras. A estos encuentros de tiempo y espacio les han dado el nombre de “La hora del rulo” (Nora, conductora de taxi, La Terminal, 16 de abril del 2016, 8:00 pm).

Así que, las mujeres conductoras han empezado a generar espacios y tiempos de encuentros para la interacción entre ellas, lo cual permite que se desarrollen acciones que las involucran mutuamente como conductoras de taxi. Pero los encuentros se dan en la esfera privada, pues como lo mencionó Nora, se reúnen en la casa de alguna conductora los domingos. Entonces, las conductoras no se han apropiado de ningún espacio público específico como sí lo han hecho los conductores hombres en las *playas*.

Pese a esto, el hecho de que las mujeres conductoras hayan empezado a desarrollar acciones entre mujeres, permite que estas se conformen como parte del grupo social de los conductores de taxi, pues las acciones son las que constituyen los grupos (Blumer, 1969). Entonces, se puede decir que los significados del trabajo de conducir taxi se están formando desde las interacciones de individuos que pertenecen a las categorías sociales mujer y femenina, tanto en espacios públicos como privados, por lo cual se ha empezado a mostrar que conducir taxi no es una acción que se construyen únicamente individuos que pertenecen a las categorías hombres, masculino y público.

Mujeres que no le temen al volante⁵³

Los encuentros entre los individuos han permitido la construcción de significados y su permanencia sobre la asociación de las mujeres con las labores del cuidado y delicadeza, dada su condición física débil. Estos significados se han ido construyendo aproximadamente desde la revolución industrial, pues “se generó una mayor asociación entre el lugar de trabajo y el de vivienda, asignando al hombre las funciones productivas y a la mujer las de la crianza y de mantenimiento del hogar, produciendo una segregación de funciones en el espacio” (Páramo & Burbano, 2011).

Además, el significado de la debilidad física de las mujeres ha repercutido en la asignación de determinadas actividades a los hombres y a las mujeres y otorga significados y valores jerárquicos diferenciados al trabajo masculino y al femenino. Lo anterior ha puesto a las mujeres en desventaja en términos de ingreso, beneficios laborales, oportunidades de promoción y de acceso al consumo (Guevara, 2008). No obstante, el oficio de conducir de taxi tiene la ventaja de no estar conexo a fuerza física, y por lo menos en esta característica no limita a las mujeres para que puedan trabajar conduciendo, como lo hacen otras labores que sí requieren de esta fuerza.

Aun así, el trabajo de conducir taxi también reflejo de los significados de las mujeres como delicadas, cuidadosas, responsables y pertenecientes al ámbito privado se externaliza desde diversas prácticas corporales de la vida cotidiana, esto se debe a que el género implica aprendizaje de un lenguaje corporal, el cual se aprende por medio de las interacciones que se tienen cotidianamente con otras mujeres u otros hombres (Gómez, 2009). Entonces, se interpretan a las mujeres basados en los significados que se tiene sobre ellas. Por esta razón, la presente sección tratará sobre las interpretaciones que se crean, mantienen y modifican sobre las mujeres que deciden desempeñar el trabajo de conductores de taxi.

Inicialmente, haremos uso de los testimonios de Lucas, Camilo, Javier y Jonathan, miembros del grupo de conductores de taxi *Fanatics of drive* y que visitan la *playa* de la 106 con 15 (Conductores de taxi, Playa 106, 6 de marzo 2016, 11:00 p.m.). Se les preguntó a estos cuatro conductores si conocían mujeres conductoras, a lo que respondieron afirmativamente. Lucas mencionó que las mujeres en este trabajo son prevenidas, que estéticamente se arreglan bien y que tienen el carro en buen estado, pues las mujeres para este conductor son “limpias, ordenadas y delicadas (...) así como son las mujeres”, en palabras textuales. Por el contrario, Lucas explicó

⁵³ Título copiado del artículo “Mujeres que no le temen al volante” (El Tiempo, 1996).

que los hombres conductores —a diferencia de las mujeres conductores— no se preocupan en la misma medida por mantener el carro cuidado. Además, Javier agregó que los hombres pueden pasar varios días sin limpiar el carro, pues como dijo él “a uno se le olvida”

Los relatos de estos conductores indicaron que las mujeres son entendidas como un objeto, que dentro de las definiciones de Blumer (1969) se define como categorías de seres humanos. Este objeto está cargado de significados construidos particularmente. Se identificaron significados respecto al cuidado del cuerpo físico de la mujer como “se arreglan bien”, pero este significado que dota a la mujer de la capacidad cuidado con el cuerpo se trasladó a su vez al vehículo de taxi. De ahí, que se menciona que los taxis que conducen las mujeres se mantienen limpios.

Otro significado dado a las mujeres conductoras fue el de valientes, en palabras de Lucas “unas berracas”. Esto porque los conductores indicaron que conducir taxi supone inseguridad y riesgo, lo cual es opuesto a las labores tradicionales con las que se ha asociado tradicionalmente a la mujer. Por esto, la acción de conducir taxi por parte de una mujer, modifica los significados que se tienen sobre ellas, ya que no es solo transportar a un pasajero de un lugar a otro, es enfrentar los riesgos de una ciudad como Bogotá y apropiarse de un espacio del cual las mujeres han sido excluidas: el espacio público.

El testimonio de Ricardo, muestra la transformación de algunos de los significados tradicionales. Ricardo narró que conocía mujeres que trabajaban conduciendo de taxi en la noche y sin *radioteléfono*, por lo cual no tenían ninguna posibilidad de pedir ayuda en caso de peligro a la empresa a la que estaba afiliado el taxi o a otros conductores o conductoras de taxi que estuvieran cerca. Por esto, expresó que trabajar así era admirable, dados los peligros a los que se enfrentan quienes trabajan conduciendo en la noche. Además, mencionó que cuando la central de taxis les avisaba que había un problema con una mujer conductora suelen prestar ayuda más inmediata en comparación con la ayuda que les brindan a compañeros hombres en situaciones de necesidad. En sus palabras, “esas son a las que uno más les colabora” (Ricardo, conductor de taxi, playa de la 42, 15 de febrero del 2016, 12:00 p.m.).

La ayuda que ofrecen los conductores hombres a sus compañeras puede ser interpretada por dos vías. La primera se relaciona con la empatía que se genera entre conductores, pues al estar desempeñando una labor que implica visitar espacios desconocidos, en diferentes horas del día y la noche, reconocen que están propensos a múltiples riesgos. Por lo anterior, se ayudan entre sí en las situaciones de peligro, pues existe una interpretación homogénea de los riesgos que hay en este trabajo. La segunda, se relaciona con los significados que los conductores tienen sobre las mujeres. Los cuerpos femeninos son interpretados basados en significados que

históricamente se han construido como la debilidad física, la sumisión y la dependencia, en relación con los masculinos. Por eso, para algunos conductores es una obligación ayudar a las mujeres, pues al tener un cuerpo físicamente más fuerte, deben “sacarlas de aprietos”.

Sin embargo, los hombres conductores no son los únicos que han mantenido estos significados de los cuerpos femeninos por medio de sus relatos, también lo han hecho las mujeres conductoras. Esto se debe a que los significados de ser organizadas, delicadas, serviciales, etc., hacen parte de cómo se piensan a sí mismas. Las palabras de Nora e Irma son útiles para ilustrar: “los conductores a veces son machistas⁵⁴ porque las mujeres son más disciplinadas e igualamos su cuota o somos mejores” (Nora, conductora de taxi, La Terminal, 16 de abril del 2016, 8:00 pm). Siguiendo la misma idea, la conductora Irma expresó:

“las mujeres somos las ordenadas, las que tenemos tiempo para estar en la casa, cocinar, cuidar a los hijos y salir a trabajar en el taxi (...) los hombres, por ser hombres son descuidados y trabajan el tiempo establecido y no van más allá” (Irma, ex conductora de taxi del Aeropuerto, Portal de la 80, 28 de abril del 2016, 5:00 p.m.).

Los significados mencionados por Irma y Nora no sólo se han construido históricamente sobre los cuerpos de las mujeres, las mismas prácticas de las mujeres los mantienen, ya que estas, al ser sujeto de sus propias acciones, se piensan con los significados de delicadas, ordenadas y limpias construyen el tipo de objeto que son para sí mismas (Blumer, 1969), lo que les permite guiar sus acciones y reproducir dichos significados que por medio de los encuentros se crean sobre las mujeres. De esta manera, las mujeres no solo se reconocen con estos significados, sino que guían sus acciones hacia los otros, basadas en estos para que sean reconocidas con los significados de limpias, delicadas y organizadas.

Irma también mencionó que algunas de las mujeres que trabajaban en el aeropuerto se vestían con pañoleta, el uniforme del aeropuerto y “se emperifollaban” es decir, tenían que mostrarse femeninas por medio de la forma de vestirse, en palabras textuales; “no se pueden igualar al hombre (...) [deben] “mantener su lugar como damas”. Adicionalmente en su relato añadió que no solía aceptar tintos o ir a almorzar al mismo lugar de los demás taxistas, ya que, no quería generar malos entendidos y crear una mala reputación.

El significado de ser recatada se ha instaurado en las mujeres y por lo mismo, estas actúan hacia sus compañeros hombres pensándose a sí mismas como personas recatadas, por lo tanto,

⁵⁴ Según los testimonios recolectados, las conductoras de taxi interpretan las acciones de los conductores hacia ellas de dos formas: si son violentos y menosprecian sus capacidades en el desenvolvimiento de su trabajo por el hecho de que son mujeres, interpretan estas actitudes como machistas; sin embargo, si los conductores se preocupan por ellas y les colaboran en los arreglos de los carros o les brindan protección sus acciones son interpretadas como caballerosas.

en los encuentros con estos las conductoras buscan mantener dicho significado, de ahí que se rechacen las invitaciones que estos les hacen. Sin embargo, los significados que las mujeres se dan así mismas no son estáticos, estos se modifican a través de los encuentros que tienen con otros objetos, en el caso de las mujeres conductoras, con sus compañeros conductores hombres, la ciudad, los pasajeros, etc. Para instruir lo anterior se retomará el relato de Irma, la cual hizo referencia a algunas mujeres que ella conoció y las cuales pensaban que para conducir taxi tocaba hacerlo al “estilo del hombre”.

Estas mujeres conductoras realizaban conductas de los hombres conductores tales como: sacar por la ventana el brazo y la actitud ruda o “machota”, como ella lo decía. La intención de imitar estas acciones ilustra los significados del oficio de conducir taxi, dado que ha sido una labor desempeñada en su mayoría por hombres, por eso estas conductoras interpretan que para trabajar en este oficio se debe ser rudas o actuar con actitudes que socialmente se han arraigado a los cuerpos masculinos. Esta conductora también explicó que había mujeres que decían groserías y eran groseras, lo cual en su opinión no era una buena referencia.

Lo explicitado por Irma evidencia que la forma de actuar, vestirse, arreglarse y hasta hablar está atravesada por la interpretación que los individuos le dan a lo que pertenece lo masculino y femenino. Tradicionalmente el trabajo de conducir taxi es una actividad considerada masculina, por lo cual algunas conductoras interpretan que sus cuerpos deben actuar con actitudes masculinas, como la rudeza, para seguir en este trabajo y así poder interactuar con sus compañeros conductores y pasajeros. Pero otras mujeres, como Irma, interpretan sus cuerpos como femeninos y son objeto de sus acciones vistiendo y hablando de forma femenina. Esto rompe con la interpretación de que solo hombres-masculinos pueden conducir taxi como actividad laboral.

Pese a que la incursión de las mujeres ha abierto el camino para asociar conducir taxi y autos con mujeres y conductas de feminidad, sigue siendo baja la presencia de mujeres en el trabajo de conducir taxi. Esto ha ocasionado que los significados sobre la acción de conducir un taxi sigan arraigados a lo masculino, pues la ausencia de mujeres en la esfera pública se interpreta por la presencia de estas en el hogar, haciéndose cargo de labores de cuidado mientras los hombres de producción, significados que históricamente se han mantenido y que poco a poco se han ido modificando.

“Los hombres a las calles y las mujeres a las ollas”

A través de las narraciones de los conductores hombres y mujeres de Bogotá se manifestó que existe una visión diádica del mundo, en la cual se relacionan los cuerpos de la mujer con femenino y el cuerpo del hombre con masculino, sin integrar grados de feminidad o masculinidad en sexos y géneros. De ahí, que la presente sección trata los significados que salieron a relucir cuando mujeres empezaron a trabajar como conductoras.

Iniciemos retomando el testimonio Irma sobre las conductoras de taxi que apropiaron conductas arraigadas a los hombres, como sacar el brazo por la ventana y demás, pues este relato nos permitió analizar que Irma interpreta los cuerpos de las mujeres basándose en los significados de delicadeza, organización, feminidad y limpieza que socialmente se han construido y mantenido, por lo mismo dota a su cuerpo y acciones con estos significados, interpretándose a sí misma como mujer y actuando como tal. Por esta interpretación que tiene de sí misma y de las mujeres, Irma discrepa con las conductoras mujeres que pensaban que para conducir taxi era necesario adoptar una actitud ruda y de macho tal como los hombres lo hacen.

Así como Irma interpretaba las acciones de sus compañeras conductoras y les daba un significado, de mujeres femeninas o “machorras”, los conductores de taxi hombres crearon significados sobre las mujeres conductoras. Estos significados se expresan a través del relato de Irma sobre comentario violento que recibió mientras estaba esperando su turno en El Aeropuerto para llevar a algún pasajero. En dicha ocasión ella frenó brusco y el conductor que estaba detrás le gritó “¿qué hace usted acá? váyase a su casa a cocinar”.

Esta frase manifiesta la distribución que se ha dado tradicionalmente para las de cuerpos de hombres y mujeres, como a los espacios que cada uno pertenece. Páramo & Burbano (2011) explican esta distribución así:

cuando los hombres no están en el trabajo, están fuera haciendo cosas diferentes, mientras si se trata de las mujeres, cuando no están en el trabajo siguen realizando actividades relacionadas con el hogar, ya sea en su casa o en los lugares públicos: haciendo el mercado, llevando a los niños al colegio y demás actividades afines. Mientras que las mujeres “pertenecen a sus lugares de vivienda”, los hombres pueden tener fácilmente acceso a lugares más distantes de su vivienda donde otra gente se reúne (p. 64).

Se denota entonces la existencia de una división sexual del trabajo como actividad, pero también como espacio. Retomando a Scott (1993), la división sexual del trabajo tiene carácter histórico y cambiante, pero siempre está atravesado por discursos, prácticas e intereses. En esta

medida el trabajo de conducir taxi está clasificado desde una perspectiva particular que lo configura como un trabajo masculino y para hombres por dos razones.

Primero, porque los cuerpos, las ideas y las instituciones han logrado naturalizar que todo lo relacionado con autos está enlazado con el cuerpo, sexo y género masculino (Thompson, 1998, p.105 citado por Aguilar, 2003, p. 204). Segundo, porque existe una relación entre autos, masculinidad y hombres la cual genera que se actúe hacia los autos basados en el significado de que estos no son un elemento perteneciente al ámbito doméstico-privado, en donde se limitaban las tareas de mujeres, sino al ámbito de lo público, por ello se asocia la acción de conducir un carro con la masculinidad (Aguilar, 2003).

Dicha asociación sigue presente en el pensamiento de los individuos de la sociedad bogotana y se puede ejemplificar en las siguientes experiencias de Irma. Esta conductora comentó que en dos ocasiones el servicio de transporte que presta con el taxi fue rechazado porque quien conducía era ella; una mujer. En el momento que vieron su rostro y se dieron cuenta que era mujer, rechazaron el servicio. Aunque no le dijeron esto por medio de palabras, ella interpretó que rechazaron el servicio porque la conductora era mujer, ya que por medio de la expresión gestual que hizo la persona que solicitaba el servicio le fue posible reconocer la razón del rechazo.

En un análisis más detallado, se evidenció que el sujeto que solicitó el servicio, al notar que la conductora era una mujer, interactuó consigo mismo y basado en los significados que tiene sobre las acciones que una mujer puede o no puede realizar, indica lo que quiere, en este caso no era solamente ser transportado, sino, ser transportado de una manera eficaz, y cómo lo quiere, ser transportado por un hombre, pues este sujeto interpreta que los cuerpos masculinos tiene la capacidad de transportarlo bien. Por eso, al ver a Irma determina el significado que ella tiene para él, el cual es que una mujer no conduce bien, y actuó hacia ella rechazando el servicio.

En otro caso, Irma presenció la forma en que el hombre que solicitaba el servicio, el cual estaba acompañado de una mujer, se negó a abordar el taxi pese a las insistencias de su compañera. Ahora bien, estos no son la totalidad de los casos, pues Irma relató que otras personas también le expresaban el gusto que sentía ser transportados por una mujer. La experiencia de Irma deja traslucir que, aunque se ha incorporado el “ser taxista” a los hombres, las mujeres que



Algunos pasajeros evitaban tomar taxis manejados por mujeres.
Foto por: Lorena Galeano. Mayo 30 de 2017

se apropian de la actividad de conducir taxi rompen esa asociación naturalizada y por esto causa el efecto de choque ante algunos pasajeros.

Por su parte, la conductora Nora se refirió a las actitudes de sus compañeros hombres a lo largo del tiempo que ella ha ejercido este oficio, “en los compañeros antes se veía mucho machismo⁵⁵, pero cada vez son más mujeres en este trabajo, entonces ya no hay tanto machismo”. Nora, explicó que el machismo se reflejaba a través de acciones como ser “poco colaboradores” pero “ahora los veo como más protectores, ayudan más (...) muchos compañeros protegen” añade Nora (Nora, conductora de taxi, La Terminal, 16 de marzo del 2016, 9:00 p.m.).

Los testimonios de Irma y Nora, mostraron la forma en que las mujeres fueron interpretados en el espacio público, que ha estado arraigados a los hombres, cuando se introdujeron en él. Esto se debe a que las esferas pública y privada separan el espacio productivo del reproductivo y asigna a las mujeres al ámbito del trabajo invisible, devaluado y en algunos casos no pagado, mientras que a los hombres los coloca material y simbólicamente en el espacio del trabajo remunerado, la acción colectiva y el poder (Guevara, 2008, p. 8).

La inserción de las mujeres al espacio público y a las actividades que se realizan allí, de cierta forma cuestiona la división tradicional. Para ejemplificar se presentará el testimonio de Lucy, mujer conductora de taxi, la cual comentó en medio de la entrevista que ella era “una de las primeras mujeres que entro al trabajo de taxista”. Con 67 años, de los cuales ha invertido 32 años a la conducción de taxi, Lucy nos relató la forma en que los conductores se incomodaban al notar que una mujer prestaba el servicio de taxi,

Salir a trabajar en varias oportunidades fue tormentoso, yo era una mujer joven, decidí no tener hijos y decidí complementar mi trabajo de contadora con el taxi (...) yo en mis 30 años me sentía con la valentía de trabajar en la calle, pero los taxistas eran terribles. Me gritaban que las mujeres no servimos para manejar, que éramos brutas, que solo servimos para abrir las piernas, “los hombres a las calles y las mujeres a las ollas” me gritaban mientras el semáforo estaba en rojo o cuando iba a recoger el servicio (...) ellos (los conductores de taxi) se creían los dueños de las calles, de los servicios y hasta de una, en una oportunidad uno infeliz de esos me mostró su pipi y me gritó que con ese pito si era buena (Lucy, conductora de taxi, casa ubicada en el barrio Américas Occidental, febrero 7 de 2017, 6:30 pm).

Lucy indicó que recién las mujeres conductoras empezaron a apropiarse de las calles de la capital del país, estas recibieron maltratos y agresiones por parte de sus compañeros, ya que

⁵⁵ Respecto al machismo, Bionino (s.f & 2004) propone que en la práctica pueden clasificarse múltiples maniobras que los hombres usan para mantener o recuperar el dominio sobre las mujeres. Estos son micro abusos o micro violencias para mantener el ideal de masculinidad basado en autonomía, dueño de la razón, el poder y la fuerza y por el contrario, definir a la mujer a su servicio, inferior y reafirmar que no tienen ningún poder sobre ellas mismas. (p. 4)

los conductores hombres actuaban hacia ellas, guiados por el significado que tienen sobre las mujeres en general, como objetos que hacen parte del espacio doméstico. Por medio de los encuentros que los conductores —que al inicio violentaban a las mujeres conductoras— tuvieron durante su crianza y de las interacciones cotidianas que tenían entre sí, interpretaron el espacio público como un lugar para que hombres trabajaran. Mientras que las actividades de las mujeres debían relacionarse espacios privados y domésticos (Páramo & Burbano, 2011)

Incluso, se puede decir que el ser hombre o mujer se convirtió en un indicador de las aptitudes de conducción. “Ellos me robaban los servicios, me cerraban en la calle, hacían eso porque las mujeres somos más amables y brindamos un mejor servicio, tenían miedo de que ya no pudieran dominarnos, el carro da mucha independencia y eso no les gusta” complemento Lucy. Aunque reconoce que ahora no se siente agredida de la misma manera que se sentía recién inicio en el oficio -hace más de 30 años- confesó los comentarios que recibe sobre su forma de manejar por ser mujer continúan. Veámoslo en sus palabras

Ahora no solo son las burlas por ser taxista, también por mi edad (...) con honestidad a mí las ofensas no me han alejado de manejar, yo soy profesional tanto en contaduría pública, como en conducción de taxi (risas) y sigo manejando porque me gusta manejar, me gusta conocer gente nueva todos los días, el dinero es un ñapa (risas). Yo no estoy acá [en el oficio de conducción de taxi] por ellos [los conductores de taxi], ya hasta procuro evitarlos, yo sigo acá porque disfruto manejar y ofrecer un buen servicio y porque me gusta incomodarlos, es mi forma de resistencia a tanto machismo, quiero mostrarles que manejo igual que ellos, pero que soy decente y honesta (Lucy, conductora de taxi, casa ubicada en el barrio Américas Occidental, febrero 7 de 2017, 6:30 pm).

Las experiencias descritas anteriormente concuerdan con lo que la sociología Anne Marie Devereux (1988), señaló para avanzar en los estudios relacionales de género. Esto es que los hombres están en un lugar dominante, no porque las mujeres están en una posición inferior, sino porque las relaciones de sexo se ubican de esa forma y los hombres batallan por mantenerse en esta posición (Devereux,1988; citado por Viveros, 2002). Por esto, cuando un cuerpo que históricamente ha sido interpretado como débil y dependiente, como el de las mujeres, sale al espacio público, del cual fue excluido, y realiza acciones que se habían inscrito únicamente en los cuerpos masculinos, se generan choques, ya que supone que los hombres deben iniciar una interacción consigo mismos, para interpretarse a sí mismo y de esta manera guiar sus acciones basados en el significado que se tiene sobre ellos como hombres, los cuerpos femeninos como mujeres, y de su trabajo.

De ahí, que los conductores interpretaron que los cuerpos masculinos eran los únicos que podían desempeñar las labores de trabajar y por lo anterior, estos realizaron acciones que

cuestionaban el hecho de que una mujer estuviera trabajando, dado que ha dotado a sus cuerpos masculinos con el significado de que el trabajo es algo obligatorio o “normal para los hombres, mientras que para las mujeres es optativo (Mauro, Araujo & Godoy, 2001 y Blumer 1969). Por ello, los conductores de taxi interpretaron que las mujeres no tenían la capacidad de realizar la acción de conducir el taxi guiados por significadas que tenían sobre las mujeres y sus funciones en la sociedad, lo que trajo como consecuencia, acciones que las primeras mujeres conductoras interpretaron como violentas. No obstante, con las luchas feministas y la interpretación de las mujeres como capaces de hacer las mismas acciones que los hombres, los significados sobre estas mientras conducen se han empezado a modificar según los relatos de las conductoras entrevistadas.

Conductores de taxi: los guerreros de la movilidad

El trabajo que los conductores de taxi realizan involucra tener contacto con público,



Trabajar en la noche es interpretado como riesgoso por algunos conductores.
Foto por: Lorena Galeano, abril 16 de 2016

manejar dinero en efectivo, visitar áreas de delincuencia, estar solo y trabajar de noche. Estas implicaciones aumentan 60 veces el riesgo de ser asesinados en el desempeño de quienes lo ejercen comparado con otros trabajadores. Este análisis lo hizo National Institute for Occupational Safety and Health de Estados Unidos (NIOSH) (Centro de Recursos del Departamento de

Seguros de Texas, División de Compensación para Trabajadores, s.f).

Similar a los riesgos identificados por esta unidad de Estados Unidos, la Federación Nacional de Comerciantes en Colombia, puntualizó a través de 56 entrevistas a conductores de taxi de Bogotá que los riesgos a los que están expuestos los conductores de taxi son: sufrir un accidente (50%), ser víctima de un robo (41%) y estrés, competencia desleal (9%). En concreto, del 100% los entrevistados, el 24% fue robado alguna vez y el 57% sufrió un accidente de tránsito.

Para dar frente a las situaciones que se presentan en el panorama de trabajo de los conductores de taxi, hemos identificado que estos han construido tres conductas, la cuales se

presentarán a continuación. Desde el interaccionismo simbólico, el proceso de construcción de acciones se da mediante un proceso dual. Por un lado, indicar a otros que acción se va a construir, en la situación en la que se encuentra. Por otro lado, interpretar las indicaciones hechas por otros. Ambos procesos implican la definición, transformación y asignación de significados de los objetos hacia los cuales se actúa. Desde esta mirada, los grupos humanos consisten en personas que se asocian por medio de acciones, pero teniendo en cuenta las acciones de otros (Blumer, 1969).

La primera conducta que han construido los conductores es respecto al riesgo de ser robado. Para profundizar el riesgo del robo, es importante mencionar que los robos en Bogotá no se centran únicamente en las pertenencias de los conductores, sino a los vehículos de taxi. Por ejemplo, los espejos de los taxis son el objetivo de robo de algunos grupos criminales, como La Banda de los Cocheros. Esta banda tiene varios eslabones, pero en el eslabón más bajo de la cadena están los que se encargan de quitar los espejos a los taxis en centro de Bogotá, para venderlos posteriormente a las tiendas del Bronx frecuentadas por conductores de taxi para comprar espejos que les han robado. Los conductores visitan estas tiendas, dado los precios económicos (RCN, 2016).

El caso de Danny, permite mostrar la experiencia de robo, uno de los riesgos a los que se enfrentan los conductores. Al respecto se refirió: “me cogió una banda a las siete de la mañana, en ese momento uno no vale nada. Me dijeron ‘deme el teléfono o sino yo le entierro este cuchillo’”. Danny nos explicó que lo más difícil del robo es en los días siguientes: “lo fuerte es el choque emocional, porque yo dure tres días pensando que todo el mundo era cómplice”, refiriéndose a que también lo robarían otros pasajeros, transeúntes, vendedores, etc. (Danny, conductor de taxi, calle 85 con 15, 11 de marzo del 2016, 2:00 a.m.). A pesar de lo sucedido, Danny continúa trabajando como conductor de taxi.

Pues bien, esta situación que debió afrontar dicho conductor construyó significados sobre los habitantes de la ciudad que se acercaban al taxi, significados de alerta, de cuidado y de peligro; esto, debido a la situación de robo que vivió Danny. Sin embargo, el conductor no ha construido las mismas acciones preventivas, como él se refirió “dure tres días pensando que todo el mundo era cómplice”, lo que da a entender que después su actitud no era tan prevenida como fue durante los tres días.

Esta situación de robo que vivió Danny y que han vivido otros conductores han llevado a que los conductores construyan significados de alerta, peligro y cuidado hacia los pasajeros e individuo que rodean las calles y barrios que visitan, pero también sobre su trabajo mismo. Estos significados de peligro y riesgo que tienen los conductores sobre su trabajo fueron expresados

por Salomón y Lorenzo -conductores que no se conocían y que individualmente utilizaron la siguiente expresión para referirse al trabajo de conducir taxi- “esto es Dios y suerte” (Salomón, conductor de taxi, Playa de la 42, 28 de abril del 2016, 9:00 pm y Lorenzo, conductor de taxi, Playa de la 106, 6 de marzo del 2016, 11:00 pm).

Dichos peligros y riesgos a los que se exponen los conductores de taxi construyen un escenario trabajo de aventura, en la medida que pierden el control de lo que puede pasar frente a los pasajeros que recogen, la calles que transitan y los barrios que visitan. Al mismo tiempo, se trata de una batalla, pues se enfrentan a los peligros de la ciudad. Este enfrentamiento esa vez “un medio para conseguir un sitio en el espacio urbano” (Aguilar, 2003, p. 215) y la ciudad es escenario de “acción”, pues es allí donde los conductores se enfrentan con el peligro y deben pelear por sobrevivir. Los campos de acción se han relacionado como propios de lo masculino, mientras que los espacios pasivos se han dotado de significados femeninos (Goffman, 1970, citado por Aguilar, p. 215).

Pues bien, como respuesta al escenario de la ciudad y todos los riesgos que integra, los conductores han construido no solo acciones para prevenir y enfrentar estos peligros, sino conductas de comportamiento. Las conductas de comportamiento se forman a través de las interacciones sociales para enfrentar las situaciones en las que se encuentran, ya que toman en cuenta lo que otros están haciendo o están a punto de hacer, mientras interactúan. En este proceso, los individuos se encuentran forzados a dirigir y conducta y enfrentar la situación en relación lo que tuvieron en cuenta. Entonces, las acciones tienen un efecto en el proceso de formación de la propia conducta, sea para reforzar o transformar cierto significado, intención o propósito (Blumer, 1969).

En el caso de los conductores de taxi de Bogotá, los significados que guían sus conductas frente a los peligros y riesgos que se exponen se forman en las interacciones que construyen entre conductores que les relatan historias de robos y de las interacciones los conductores con los individuos quienes los han robado, dichos significados fueron expresados a través de los relatos de los conductores como también la conducta que han desarrollado frente a los riesgos que involucran la labor de conducir taxi, la cual nosotras —retomando a Gillette & Moore (1993) en sus propuestas de arquetipos de masculinidad— la hemos definido como un arquetipo de guerrero. Esta actitud cuenta con varias características de las cuales solo se mencionarán a continuación las que se relacionan a la actitud de los conductores de taxi frente a la ciudad de Bogotá.

En un primer lugar, los conductores muestran una actitud de afrontar las situaciones que se les presenten en su espacio de trabajo, que es la ciudad, pero que también es su campo de

batalla, pues es donde corren múltiples riesgos. Por ejemplo, y como lo mencionaron los estudios: el trabajar con público, el manejar dinero en efectivo, el trabajar solo, el trabajar de noche y el trabajar en áreas de delincuencia, entre otros. En este sentido, los conductores tienen una actitud frente a su trabajo de “saltar” a la batalla para enfrentar lo que les espere, pues en la actitud del guerrero “solo hay una sola dirección”. Esta es, hacia adelante (Gillette & Moore, 1993, p. 95).

También hace parte del guerrero estar alerta y construir estrategias para y “evaluar las circunstancias con precisión y luego adaptarse a la ‘situación reinante’ (Gillette & Moore, 1993, p. 96). Lo anterior lo manifestó José al expresar que los conductores empiezan a generar estrategias para saber a qué pasajeros recoger y a quienes no: “hace 20 años, yo recogía a todo el mundo si veía uno en silla de ruedas, un paralizado, uno en muletas, lo recogía, pero por los atracadores uno lo piensa mucho ¿Lo recojo o no?” (José, conductor de taxi, Taxis Verdes S.A.S, 2 de marzo, 9:00 a.m.). Asimismo, el conductor Salomón confirmó que para ser taxista se necesitaba: “Tener psicología para no recoger ladrones, “Uno va desarrollando eso en el volante, explicó.

Otra de las estrategias que han desarrollado los conductores la manifestó Jonathan: “los de la noche son más recocheros, porque les toca más jodido”. Como se había mencionado, en este grupo son doce conductores, pero solo nos relacionamos con cuatro de ellos: Lucas, Camilo, Javier y Jonathan. En dicho grupo de conductores hacen un concurso entre ellos: “eso [el concurso] hace que el tiempo se nos pase más rápido”, dijo Javier. Camilo explicó; “de 8 p.m. a 1 a.m., el que ande menos paga la ronda, en donde Johanna”. Por su parte Javier añadió: “hacemos una apuesta (...) uno le va mejor así. Uno no mira los peligros, sino que está manejando y listo, desde que uno tenga ‘es la bendición’, todo bien”

En el caso de este grupo de conductores, hacen de los riesgos una situación para competir, en la cual construyen una estrategia para enfrentar ese peligro de ser robado o de morir un juego entre ellos. Frente a esto, la actitud que toman los de conductores de guerreros se puede describir en “vive con la conciencia de su muerte inminente” (Gillette & Moore, 1993, p. 98), pues como lo dijo el estudio de la NIOSH, los conductores tienen 60 veces más el riesgo de ser asesinados. De manera que para *Fanatics of drive* la ciudad es el campo de competencia y de peligro, los pasajeros el medio para ganar la competencia y el peligro lo que da adrenalina al juego.

Con todo esto, nosotras interpretamos que conducir taxi requiere valentía para enfrentarse a la ciudad, requiere a individuos que se enfrente a este trabajo como guerreros dispuestos a pelear y a vivir una aventura. De ahí, que conducir taxi en Bogotá es una acción de valientes, característica que se ha asociado a la masculinidad madura expresada en el arquetipo de guerrero,

el cual tiene que unir fortaleza y competencia” (Gillette & Moore, 1993, p.99), tal como lo mostraron los relatos de los conductores mencionados.

Las estrategias que los conductores han fomentado frente a los riesgos permiten identificar que han construido conductas particulares para hacer frente a las situaciones que viven diariamente mientras trabajan en la ciudad de Bogotá. Cada conductor construye la conducta que considera apropiada por medio de la interacción que tiene consigo mismo y con otros. Así, se hace clara la importancia de reconocer que el proceso de interacción que vive cada conductor, ya que entran a jugar experiencias, metas y deseos para darle forma a la acción que cada conductor va a construir. En las palabras de Blumer (1969): “la importancia del interaccionismo simbólico descansa en que la interacción social es el proceso que forma la conducta humana, en vez de ser solamente un medio o un escenario para la expresión o realización de la conducta humana “(p. 8.).

La segunda conducta identificada que los conductores han expandido frente a su trabajo es el de adquirir conocimientos sobre el funcionamiento automotriz del carro, ya que el taxi es un elemento indispensable para poder ejercer el servicio, por lo cual debe permanecer con óptimo funcionamiento. De ahí, que los conductores valoran los conocimientos técnicos que tienen sobre el vehículo, lo cual se manifiesta en el estado de mantenimiento del vehículo (Aguilar, 2003) y en las acciones que construyen en situaciones de emergencia, como accidentarse, vararse o pincharse.

Además, el conocimiento técnico es un significado para construirse como conductor de taxi fue revelado por Alfredo, conductor de taxi que estudió pastelería y trabajó varios años como panadero, pero que se retiró de ese trabajo para comprar su propio taxi y conducirlo. Referente al conocimiento técnico del taxi —que por su carrera no tenía— Alfredo dijo “muchas veces no sabe, pero el compañero le ayuda y le explica, uno aprende a ser taxista así, por la ayuda de los compañeros” mencionó (Alfredo, playa de La terminal de transporte de Bogotá, abril 16 de 2016, 9:30 p.m.). Cuando menciono esta frase, se encontraba en La Terminal de Transportes, con el capó del auto abierto, revisando qué le pasaba al motor.

Además, el conocimiento también se comparte entre conductores “entre compañeros nos ayudamos a arreglar los carros y ahí se va aprendiendo (...) uno muchas veces no sabe, pero el compañero le ayuda y le explica, uno aprende a ser taxista así, por la ayuda de los compañeros” mencionó (Alfredo, playa de La terminal de transporte de Bogotá, abril 16 de 2016, 9:30 p.m.).



Los conocimientos de mecánica se han asociado exclusivamente a los hombres.

Foto por: Lorena Galeano. noviembre 27 de 2014

Del relato de Alfredo también es posible destacar dos elementos que verifican la propuesta del interaccionismo simbólico de Blumer (1969). Primero, que las interacciones sociales permiten que en efecto se construyan, transformen y difundan significados sobre ciertos objetos. En este caso, el objeto es el trabajo de conducir taxi. En palabras textuales de Alfredo “uno aprende a ser taxista así, por la ayuda de los compañeros”. Segundo, el conocimiento técnico del vehículo es considerado uno de los significados para “ser taxista”. Este conocimiento es compartido por los conductores, ya que es importante conocer sobre el funcionamiento del auto y también del servicio que presentan.

El conocimiento sobre mecánica es interpretado por los conductores como central en su trabajo; no obstante Sebastián, uno de los funcionarios de la aseguradora que vimos relató: “no todos [los conductores] conocen [de los carros], los que han trabajado en talleres sí, pero manejan términos vulgares del carro (...), uno que trabaja con esto [con los carros] todos los días, ya conoce los términos” (Sebastián, asistente de servicio al cliente de la aseguradora, marzo 31 del 2016, 11:00 am). Así es que, los conductores han creado terminologías propias para referirse a las partes del auto, términos con las cuales se relacionan diariamente, pero no todos los conductores conocen sobre los términos específicos de la mecánica ni cómo funciona. Pese a esto, Alfredo lo mencionó como significado relevante para construirse como conductor de taxi.

Respecto al conocimiento del auto es importante mencionar que históricamente el auto tiene significados asociados a los hombres y lo masculino (Aguilar, 2003). Razón por la cual, el conocimiento de los vehículos también se ha vinculado como perteneciente a los hombres. Precisamente, Acevedo & Rodríguez (2012) consideran que una de las razones para que el oficio de conducir taxi sea poco atractivo para las mujeres, es la necesidad de tener algunos conocimientos de mecánica automotriz, además que, al ser mayoritariamente masculino, la rudeza hace de este oficio algo ajeno a ellas (p. 90).

Sin embargo, el relato del conductor Ricardo, quien lleva 12 años conduciendo, mostró que las mujeres conductoras también han empezado a ser conocedoras sobre el funcionamiento del auto, dando pie a una conducta que algunas han desarrollado de conocer sobre la mecánica del taxi. Ricardo hizo explícito que conocía mujeres conductoras que sabían de mecánica. Textualmente comentó, “hay unas que no entienden, que solo saben manejar y ya”, pero también mencionó que conocía a una conductora que era “muy echada pa’ delante. En este sentido, ella no se vara [refiriéndose a la mecánica]”.

Asimismo, la conductora Irma nos dijo que a ella no se sentía en desigualdad con sus compañeros por tener o no tener conocimientos sobre el carro como tal, ya que en el Aeropuerto les daban cursos para aprender sobre mecánica. Por esto, cuando le hablan de mecánica entiende todo e incluso igualó su conocimiento a la par de un hombre. En sus palabras “cuando me hablan [de mecánica] es como si estuviera hablando con un hombre” (Irma, ex conductora de taxi, Portal de la 80, 14 de abril del 2016). Estos dos casos, son ejemplo de que en efecto la conducta de conocimiento sobre el auto se relaciona con un saber de hombres, pero también de que las mujeres han empezado a abrir camino en el significado de conducir taxi, pues han adoptado esta conducta dentro del trabajo de conducir taxi: la de poseer conocimientos sobre el auto.

La tercera conducta que los conductores han adoptado está vinculada al automóvil. Esta es que más allá de conducir el taxi por obligación para poder prestar el servicio a los clientes, a los conductores de taxi les gusta conducir y son buenos para esto. El caso de Álvaro, conductor de taxi por 18 años, es útil para dilucidar. Este conductor expresó “me gusta conducir, para dar respuesta a lo que destacaba de su trabajo (Álvaro, conductor de taxi, marzo 11 del 2016, 12:00 pm).

Por su parte Nora, también hizo referencia a el gusto por conducir. En principio comentó que conducir taxi era un trabajo que no dejaba tiempo para compartir con los familiares. En palabras de Nora, quien trabaja de 6:00 am a 10:00 pm: “por esto [haciendo referencia al trabajo] se va perdiendo la vida social”. También aclaró que le “encantaba” su trabajo e hizo énfasis en que le gustaba conducir y atender al cliente. Las palabras de Nora muestran que las mujeres conductoras también han formado la conducta de gusto por conducir. Esto es relevante, ya que la acción de conducir está relacionada con el auto, objeto que se ha asociado históricamente a los hombres. Más aún, en Bogotá se ha puesto en duda las habilidades de las mujeres para conducir.

Refiriéndose a esto último, Blanca, opinó que tanto hombres como mujeres poseen las mismas aptitudes a momento de conducir:

Esa idea de que la mujer no sabe manejar es del siglo pasado, hay muchas mujeres y muchos hombres que no saben manejar bien y por eso no se meten a ser taxista, yo estoy acá (trabajando como conductora de taxi) porque tengo las mismas aptitudes que un hombre taxista para manejar, la diferencia es que por la educación que se le da a las mujeres nosotras tendemos a ser más delicadas y prudentes frente al volante” (Blanca, playa de la terminal de transporte de La terminal, diciembre 31 de 2015, 7:50 a.m.).

Entonces tanto hombres conductores como mujeres conductoras dan significado a la acción de conducir como una acción en la que se desempeñan bien y que les gusta como prestadores del servicio de taxi. Aquí es importante hacer énfasis en las mujeres conductoras, pues construir esta actitud las ha integrado al oficio de conducir en la medida que rompen las conexiones entre conocimientos de autos, conducir con *hombre-masculino*. El rompimiento se da ya que se propone que las mujeres adopten las mismas conductas que construyen los conductores hombres: actitud guerrera y estratégica para enfrentar los peligros, conocer sobre autos y el gusto y habilidad de conducir. Estas conductas rompen la conexión clásica y permite que ellas también puedan configurarse como conductoras de taxi.

Si bien la entrada de las mujeres en este trabajo ha sido gradualmente alta y las relaciones entre ellas y sus compañeras ha superado los prejuicios que se tiene sobre los cuerpos femeninos y sus capacidades, uno de los significados del trabajo de conducir taxi se sigue asociando a lo masculino porque se trata de un oficio que es ejercido mayoritariamente por hombres, además, de que el conocimiento sobre los autos se continúa relacionado con los hombres. Finalmente, este significado masculino se mantiene dado que el trabajo se desarrolla en el espacio urbano, en la ciudad, la cual ha sido un espacio que históricamente se consideraba público y abierto para los hombres.

En este orden, estas conductas han influenciado para formar una masculinidad particular que permea el significado de conducir taxi, en el contexto bogotano, dado que hay múltiples masculinidades y que “las masculinidades no hacen referencia a tipos de carácter fijo, sino a configuraciones de prácticas de género surgidas en contextos socioeconómicos y culturales muy particulares” (Viveros, p. 370) y dinámicas (Palermo, 2016). Estas masculinidades se construyen manifiestan a través de varios procesos, acciones y conductas (Blumer, 1986), como las tres identificadas: actitud de guerrero para enfrentar los riesgos del trabajo, conocimientos sobre el auto y, habilidad y gusto por conductor.

Conclusiones

La observación de las acciones e interacciones de los conductores permitieron identificar los significados de los actores que construyen estas acciones y cómo se definen las conductas de estos: hombres y masculino respectivamente. La categoría hombre es un objeto que corresponde a la modalidad de objetos sociales, según la clasificación de Blumer (1969) y se trata de un objeto en la medida que puede ser indicado y se construyen significados particulares sobre este objeto al igual que el de mujer, entre esos las conductas que les corresponde desarrollar correspondientes a masculino y femenino.

Pues bien, las observaciones y las voces de los conductores y conductoras nos llevaron a identificar tres escenarios para señalar los significados que se han formado en la sociedad bogotana sobre los objetos hombre y mujer, desde los lentes del trabajo de conducir taxi. El primer escenario en que se expresaron los significados fue a través del espacio: públicos y privados traducidos a lo masculino y lo femenino. El espacio público más allá de hacer referencia a la propiedad es del dominio de Estado, se ha visto como un espacio de poder en donde los hombres tienen la posibilidad de actuar, un ejemplo de ellos es el trabajo en la ciudad. Por otro lado, el espacio privado se ha relacionado como un área al que pertenece la mujer, pero allí se realizan otro tipo de acciones: cuidado de los hijos, limpieza, entre otros. Entonces, se trata de acciones a las que no se ha dado un significado relevante mayor, pues pertenecen a un espacio invisibilizado.

Teniendo en cuenta esto, el trabajo de los hombres se ha incluido en espacios activos y públicos, mientras que el de las mujeres se ha relacionado con el trabajo doméstico y reproductivo. De acuerdo a los anteriores significados, los individuos actúan hacia el espacio público guiados por el significado de producción. Es decir, es allí donde se produce y se asocia lo masculino, mientras que los significados de cuidado, limpieza y servicio están en el espacio que se interpreta como privado y en el cual se sitúan las mujeres. Esta división se materializa en las acciones que construyen los conductores y las conductoras de taxi en sus encuentros.

Por esto, encontramos que los conductores hombres se encuentran y construyen acciones entre sí en espacios públicos de la ciudad, como lo son las *playas*. La presencia de las mujeres que se relacionan con los conductores en las *playas* es limitada. Más aún, las conductoras de taxi han empezado a reunirse en otros espacios, como lo son sus casas en horas no laborales, llamando a este espacio y tiempo “la hora del rulo”. En este sentido se ha trasladado la división público-privado y hombre-mujer respectivamente a los espacios de encuentro entre los conductores y conductoras.

Lo anterior nos lleva al segundo escenario, que indicó los significados de las mujeres, los hombres y de sus conductas femenina y masculina. Estos salieron a flote en los relatos que narraban sobre la incursión de las mujeres al trabajo de conducir taxi, Las mujeres se referencian con significados de cuidado, limpieza, servicio y reproducción. Mientras que el riesgo, la fuerza y la valentía, lo que se definió como la actitud guerrera, fueron significados asociados a los hombres.

De ahí, que tanto clientes como conductores hombres hayan cuestionado por medio de comentarios y acciones el involucramiento de las mujeres en el trabajo de conducir taxi, el cual se ejerce en un espacio público, pues la masculinidad, como significado, se logra escapando de la vida doméstica (Páramo & Burbano, 2011). Por esto, varios conductores cuestionaron por medio de acciones la incursión de las mujeres. El rechazo por medio de palabras y acciones mostró que actuaron hacia ellas basados en los significados que socialmente se aprenden sobre los cuerpos de las mujeres, los cuales limitaban a las mujeres al ámbito doméstico.

El tercer escenario que expuso los significados de los hombres y su conducta masculina en relación a lo es conducir taxi fueron las tres conductas que han adoptado los conductores frente a su trabajo y a los riesgos que este implica. La primera conducta se ha desarrollado respecto al riesgo de ser robado y la forma en que los conductores enfrentan estas situaciones de peligro. De ahí, que nosotras denominamos esta conducta como de guerrero, la cual entiende que el trabajo de conducir taxi es una aventura que acarrea peligros inminentes para quienes lo ejercen, por eso, se construyen una actitud de saltar a la batalla y construir estrategias para ganar esa batalla. La segunda conducta es la de adquirir conocimientos sobre el funcionamiento técnico del auto y la última es construir habilidades para conducir y más allá de conducir por trabajo, hacerlo por gusto.

Estas tres conductas han formado la masculinidad particular de los conductores de taxi y muestran algunos de los significados masculinos de conducir taxi, pues el espacio urbano históricamente se ha significado como un espacio de hombres para acciones masculinas y así también el auto, por lo tanto, los conocimientos sobre este y el conducirlo se ha entendido como pertenecientes a los hombres y a lo masculino. Ahora bien, dado que la presencia de las mujeres ha incrementado, estas han empezado a construir influir en la construcción de significados de conducir taxi, desde las mujeres y conductas femeninas. Además, ellas han empezado a adoptar conductas y a relacionarse con objetos que en un tiempo solo pertenecían a los hombres y a lo masculino. Esto ha hecho que los significados de conducir taxi empiecen a desligarse de la exclusividad de los hombres en un nivel mínimo, dado que aún son pocas las mujeres que desempeñan este oficio.

Conclusiones generales

A partir de los datos recolectados y su respectiva interpretación, se puede decir que se cumplió el objetivo planteado: analizar la construcción de significados sociales sobre la actividad de los conductores de taxi a partir de las interacciones que estos construyen entre sí. Lo anterior se logró partiendo de los postulados del interaccionismo simbólico propuestos por Herbert Blumer (1969), que indicaron que el trabajo de conducir taxi como un objeto cargado de significados, los cuales guían la forma en que los conductores actúan hacia el mismo y son construidos a través de las interacciones que cada uno tiene con su *self*, con otros agentes sociales y objetos intervienen en su día a día, como el espacio y el tiempo. En este sentido, las diversas interacciones que tienen los conductores les han permitido crear múltiples significados para definir lo que comprende su labor.

En concreto, De la Garza (2010 & 2013) ha reconocido que los significados de este trabajo se construyen principalmente a través de la interacción conductor-pasajero, la cual y es determinante para configurar la producción inmaterial que caracteriza al *trabajo no clásico*. Recordemos aquí que a lo largo de la investigación el trabajo del conductor de taxi es entendido como parte de los trabajos no clásico, pero se encontró que si bien el pasajero hace parte de la producción inmaterial del trabajo del conductor de taxi, y aporta significado a este, no es lo único. A lo largo del análisis de los datos encontramos algunos matices que contrastan o amplían las características que definió De la Garza (2010 & 2013).

En efecto, confirmamos que una parte de la producción de conducir taxi se construye por medio de las interacciones entre conductor y pasajero, pero estas no solo están presentes durante el recorrido del trayecto, sino desde el proceso de la solicitud del servicio, es decir, en el momento anterior al inicio del servicio. Cada conductor de taxi construye el significado de cliente potencial de una forma diferente, algunos lo hacen en relación al lugar de destino, al “perfil” que tiene el individuo o la vía por la cual se hace la solicitud: por aplicaciones o directamente en la calle por medio del gesto de extender el brazo. En tanto que los conductores construyen el significado de los clientes que recogen, estos también se dan a sí mismos el significado de conductores de cierto tipo de individuos, a los cuales les ofrecen el servicio de transportarlos.

Siendo así, cada conductor determina cómo actuar frente a los que solicitan su servicio basado en los significados que tiene de sí mismo y del solicitante. Estos significados son forjados, adecuados y transformados durante el proceso de interacción que el conductor tiene consigo mismo, construyendo así la línea de conducta que se proyecta realizar. Dicho de otro

modo, el conductor decide si quien solicitó su servicio va a ser su cliente o no. Se trata del proceso dual que según Blumer (1969), se da cuando los individuos están por tomar una decisión. Textualmente: “ellos muestran a otros (los pasajeros) como actuar mientras interpretan las indicaciones hechas por otros (respecto a cómo van a actuar)”⁵⁶ (Blumer, 1969, p. 10). De manera que, los conductores construyen interacciones con su *self*, antes que con sus pasajeros.

Posteriormente, una vez el conductor ha cargado de significado –como cliente– al solicitante, inicia otra fase: el desarrollo del trayecto. Esta se caracteriza porque generalmente inicia con las interacciones verbales, es decir, se construyen conversaciones. Comúnmente, el primer acto de habla entre conductor y pasajero fue el saludo, el cual cumple la función de abrir el canal de comunicación entre los conductores y el pasajero (Padilla, 2003). Pero en algunos casos la interacción verbal puede darse desde el momento de la solicitud del servicio y puede ser el determinante para que el conductor le dé el significado de pasajero al solicitante, como por ejemplo en los casos que surgió la pregunta “¿para dónde va?” por parte de los conductores, o la sugerencia de qué ruta tomar, por parte de los pasajeros, reemplaza este primer acto. No siempre el primer acto de habla se expresa por medio del saludo.

También pueden construirse interacciones verbales más extensas las cuales cambian, según la forma en que tanto conductor como pasajero construyan el intercambio de símbolos verbales y el significado que se de cada uno respecto al otro. Las interacciones verbales se forman por medio de una secuencia indirecta, la cual es el inicio de una conversación a través de un tema en común, como el clima, las rutas a tomar, las noticias de actualidad o el tráfico. La construcción de este tipo de conversaciones se da como un recurso para evitar el silencio apático entre el conductor y su cliente durante la carrera, además, las conversaciones son interpretadas por los conductores como parte del servicio, pero no siempre se dan.

Cuando se construyen las conversaciones, conductores y pasajeros son parte activa de la conversación mientras relatan sus historias o dan sus opiniones, por parte y parte. De ahí, que los conductores destacan la acción de escuchar y conversar como referentes para definir el trabajo de conducir taxi y es por esto relevante haber llegado a este significado. Concretamente, varios conductores definieron las conductas que construyen hacia sus clientes como el ser psicólogo y doctor corazón, lo que indica que le han dado una carga simbólica diferente a su trabajo. No se piensan únicamente como conductores distanciados, sino que tratan de crear una relación más estrecha con los clientes y conversar hace parte de ser conductor de taxi.

⁵⁶ Traducción propia

Ahora bien, es importante mencionar que no fue posible identificar una conducta fija de los conductores frente a los clientes, pues de la misma forma en que varían las referencias por medio de las cuales los conductores le otorgan a un individuo el significado de cliente, varían sus conductas hacia ellos. No todos los conductores les hablan a los clientes, le dan consejos, los llevan por las rutas sugeridas por el cliente o les ponen la emisora de su gusto. En este sentido, se concuerda con la postura teórica de Blumer (1969) para el interaccionismo simbólico: no hay significados fijos, que lleven siempre a una misma conducta. Pero sí hay por lo menos un significado en común y quizá no estático, es que para varios conductores de taxi de aquel momento los pasajeros son “la fuente de su trabajo”.

En este sentido, los pasajeros hacen parte de la producción que construye cada conductor de taxi en su trabajo, lo cual confirma una de las características del *trabajo no clásico* y es que el cliente está involucrado en la producción inmaterial del trabajo, dado que es por medio de la interacción que se genera entre el conductor y el pasajero, durante la prestación del servicio que se construyen interacciones simbólicas. Sin embargo, hay otras interacciones que construyen significados sobre la conducir taxi en Bogotá.

Una de ellas es la interacción que tienen los conductores con otros objetos como el vehículo taxi. Este objeto es el que permite la realización de este oficio y por lo anterior los conductores le han dado el significado de ser “la herramienta de su trabajo”, pues cada conductor de taxi construye el significado de sí mismo como conductor gracias a este objeto. No obstante, existen más significados de este objeto; por ejemplo, algunos conductores como Álvaro interpretan el taxi como su “oficina”. Según el diccionario el término oficina hace referencia al “local donde se hace, se ordena o trabaja algo” (RAE, 2014) y en efecto quienes conducen taxi interpretan el taxi como ese espacio al que van a trabajar, como un lugar que habitan para ejercer su trabajo durante la jornada laboral que cada uno tenga.

Con relación a esto, vale la pena mencionar que De la Garza (2011 & 2013) puntualizó que el trabajo de conducir taxi subvierte los límites de tiempo y espacio, en tanto que los conductores no están atados a un espacio físico y horario del trabajo clásico. Pero pudimos reconocer que sí existe un lazo hacia el espacio por parte de los trabajadores de este servicio, este espacio es el taxi, ellos lo habitan en cada recorrido que realizan por la ciudad y a su vez, por medio del mismo desempeñan su trabajo, es así que el taxi es interpretado por los conductores entrevistados en el trabajo de campo como “una oficina móvil”⁵⁷ (Featherstone, 2003).

⁵⁷ Traducción propia

Hasta aquí hemos dicho que el taxi tiene el significado de ser la herramienta de trabajo y es interpretado como el espacio que habita para trabajar. Estos dos significados han permitido a su vez que los conductores formen un vínculo con el taxi que conducen. Este vínculo es un complejo en el cual cada pieza adquiere propiedades de ambos y no puede existir el uno sin el otro (Featherstone, 2003). De ahí, que el conductor de taxi no puede pensarse como tal sin este tipo de vehículo y por eso hacen uso del taxi para comunicarse por medio de acciones, como cuando pitan. Es así, que el taxi es el uno de los objetos inanimados que los conductores de taxi interpretan como compañeros y aliados a la hora de realizar su trabajo.

Otro de los significados que se ha construido entre los conductores para definir el trabajo de conducir taxi es el conocimiento que estos tienen de las vías y la movilidad de Bogotá. Conocer la ciudad hace parte de lo que los conductores indicaron como una necesidad para “manejar bien”, el cual significa más allá de la posesión de una licencia de conducción actualizada o de conocer las normas de movilidad y de señalización de Bogotá. De ahí, que repetidamente encontramos conductores que se destacaron como conocedores de Bogotá en cuanto a vías y rutas, gracias a la experiencia que el trabajo de conducir taxi les ha dado. Recorrer la ciudad les permite conocerla, saber por dónde ir, los atajos para evitar el tráfico, las vías más rápidas o cortas para llegar a los destinos de los pasajeros, las zonas peligrosas para no pasar por ellas o los lugares donde el servicio de taxi es demandado (De la Garza & Pogliaghi, 2011).

Con todo, no se comparte un significado homogéneo de Bogotá entre los conductores; por el contrario, los conductores de taxi han construido diversos significados sobre zonas de la ciudad (norte, sur, occidente, oriente o centro). Por esto, es que no todos los conductores trabajan en mismo sector. En palabras del conductor Juan “los taxistas nos zonificamos”. Detrás de las preferencias de zonas que los conductores tienen, existen significados que soportan estas preferencias, como la seguridad, los conocimientos del sector de la ciudad, las ganancias monetarias y el tráfico. Así, las zonas de la ciudad son objetos hacia los cuales los conductores construyen acciones, ya que visitan o no cada zona dependiendo del significado que hayan construido sobre esta.

Al respecto, los conductores de taxi indicaron que para prestar el servicio de taxi es necesario poseer un conocimiento de conducir y de conocer la ciudad, tanto por las vías como por los significados que tienen las diferentes zonas de la ciudad. Así las cosas, para que conductores y pasajeros puedan construir la producción inmaterial —como lo llama De La Garza (2011 & 2013) refiriéndose a construir interacciones con el pasajero— los conductores deben poseer el conocimiento de conducir el vehículo y saber cómo conducir a través de la ciudad. En palabras del conductor Vladimir “la gracia de ser taxista es saber llegar a los lugares, a uno no

solo le pagan por llevarlo, también por saber cómo llevarlo” (Vladimir, lavadero avenida Caracas con calle 21, marzo 17 de 2016, 11:40 a.m.).

Otros de hallazgos encontrados es que los significados de conducir taxi se relacionan con el tiempo y el espacio, pues se construyen a través de interacciones entre conductores y pasajeros, que están situadas en un espacio y en el tiempo. Sin embargo, en lo propuesto por De la Garza (2010) y Blumer (1969) no se mencionan estos como constantes que configuran la construcción de interacciones. Aun así, nosotras consideramos que juegan un papel fundamental en la construcción de interacciones entre conductores de taxi y, por tanto, en lo que significa su labor. Dado que, el tiempo y espacio son objetos que hace parte del escenario de trabajo de los conductores de taxi, por tanto –al igual que otros objetos están cargados de significados que guían las acciones de los conductores hacia este objeto.

Elías (1984) definió el tiempo como “símbolo conceptual de una síntesis que avanza paulatinamente, de un relacionar bastante complejo de los diversos procesos” tanto físicos como sociales (p. 59). Estos procesos se han representado a través del reloj y el calendario, los cuales se usan por medio de determinaciones temporales, como horas, días, meses y años. Así, estos se han convertido en símbolos del tiempo para los conductores. El comprender los mismos significados ha permitido los encuentros entre conductores de taxi –y por tanto la construcción de relaciones interhumanas–, pero también la definición del servicio de taxi (pues se determina por medio del taxímetro, según el tiempo y el espacio), los turnos, las jornadas laborales y los periodos de alta/baja demanda del servicio. Además, el hecho de que los mismos significados sean compartidos entre seres humanos constituye de por sí una interacción simbólica, en términos de Blumer (1969). En esta medida, el tiempo define cómo se trabaja para los conductores de taxi.

Asimismo, los conductores destacan la autonomía del control del tiempo como un significado y característica positiva del trabajo de conducir taxi en Bogotá, lo cual coincide con lo que De la Garza & Poglianghi (2011) identificaron en Ciudad de México. El control del tiempo se define en tanto el automóvil les da a los individuos la posibilidad de movilizarse por diferentes espacios y tiempos, dado que no hay una delimitación zonal y horaria en este trabajo, lo cual se traduce en libertad. Asimismo, la ausencia de una relación jefe-empleador y de salario, pues los conductores pagan arriendo, hace que conductores propietarios, arrendatarios definan su trabajo como poseedor de libertad y autonomía de controlar el tiempo.

Aunque encontramos que dicha libertad está condicionada por calificaciones de los turnos y jornadas. Los conductores que tienen mayor control sobre el tiempo son los de turno largo, esta es la modalidad de operación en la cual un solo conductor opera el taxi y tiene la

libertad para seleccionar el horario de trabajo, pues dispone del vehículo durante las 24 horas del día. De ahí, que puede elegir en qué periodos de tiempo trabajar y descansar. Por el contrario, el turno doble es la modalidad de operación en la cual el taxi es conducido por dos choferes en turnos de doce horas o menos, dependiendo de lo acordado con el propietario del taxi (Rodríguez & Acevedo, 2012).

Con esto en mente, se hacen manifiestas las experiencias diferenciadas que hay entre los conductores de taxi, pero también cómo estas influyen la construcción de significados distintos sobre el trabajo de conducir en Bogotá. También se hace evidente que los turnos, las jornadas, el tráfico y la inseguridad se han convertido en controladores de la autonomía de los conductores de taxi, característica que ellos destacarán como definitorio de quienes conducen taxi. En palabras textuales del conductor Álvaro: “trabajo a mi ritmo”. Sin embargo, los conductores no solo arriendan o venden su autonomía cuando se vuelven conductores de otros (Salazar, 2015), sino que lo hacen dependiendo de los turnos, las jornadas, y el tráfico.

Incluso los mismos clientes se convierten en una forma de control del tiempo, ya que los conductores dependen de la demanda del servicio por parte de usuarios. Los rangos de baja demanda del servicio los conductores les han dado el nombre de *hora muerta* y están directamente conectados con las vistas a los espacios de alimentación, descanso, juego, conversación que tiene los conductores de taxi, los que ellos nombren como *playas* o *islas* de taxi.

Los términos fueron usados por los conductores para nombrar aquellos espacios donde pueden parquear el taxi para reunirse a descansar, comer o pasar la *hora muerta* junto con otros conductores de taxi. Aquí se dilucida la relación con el espacio que han desarrollado los conductores para construir interacciones. Las *playas* se forman a partir de la presencia de tinteras, alimentos, vehículos y espacio para que los vehículos se estacionen. De ahí que, los conductores construyen acciones e interacciones hacia dichos objetos, tales como alimentarse, jugar cartas, conversar y descansar. Si bien los objetos definen la composición del ambiente que forma las *playas*, las acciones e interacciones también lo hacen.

Observar las interacciones de los conductores de taxi en las *playas* nos permitió identificar la construcción que hay de estas entre los conductores, pero también con otros agentes sociales, con el espacio y con el tiempo. Por un lado, las acciones mostraron los usos que se le han dado a estos espacios, como acceder a alimentos, alimentarse, descansar, conversar y encontrarse entre conductores. Estas direccionaron hacia los significados que los conductores han construido sobre las *playas*, pues reflejan cómo le dan uso al espacio. En términos de Vidal

y Pol (2005) es definido como acción-transformación. Se trata de acciones que marcan de significado el espacio en la medida que se construyen acciones respecto a los diferentes objetos.

Por otro lado, identificar las acciones nos llevó a confirmar que son múltiples las interacciones que tienen lugar en los seres humanos antes de construir una acción, tal como lo propuso Blumer (1969). Es así, que las acciones no solo se realizan, sino se construyen por medio de un proceso de interacción que cada ser humano tiene consigo mismo, pero también con los objetos que se le presenta en la situación a la que es llamado a actuar. Entonces, en los conductores construyen acciones e interacciones hacia el *self*, los alimentos, los vendedores de alimentos, los vehículos, el tiempo (pues se visitan en tiempos de baja demanda) y con el espacio mismo en el que se ubican las playas.

Tanto Blumer (1969) como Vidal y Pol (2005) coinciden en que es por medio de las interacciones simbólicas que los significados se construyen. En este caso, se trata de los significados que determinan qué es una *playa*: un espacio de conductores de taxi, para conductores de taxi y construido por conductores de taxi. También, se trata de los significados que se construyen en medio de los encuentros entre conductores respecto a lo qué es el trabajo de conducir taxi, considerando que se han convertido en espacios a los que recurren durante el turno y jornada laboral.

En este sentido, son esos espacios que los conductores hacen suyos y hacia los cuales se han desarrollado vínculos emocionales y de pertenencia, empezando porque les han dado un nombre, cuyo significado está directamente relacionado con los conductores y sus taxis: *playas* o *islas* de taxi. Esto es muestra de que han formado una identificación simbólica del lugar, pues representan vínculos emocionales y de pertenencia con el entorno, lo que puede dar cuenta que los conductores han apropiado espacios de la Bogotá, siguiendo a Vidal y Pol (2005), quienes determinan que el proceso de apropiación del espacio se manifiesta por medio de la acción-transformación y de la identificación simbólica.

Aun así, conducir taxi se ha definido como un trabajo sin ataduras de tiempo y espacio, un trabajo que De la Garza (2011 & 2013) le dio el nombre de *no clásico*, precisamente porque sus características no se acomodan a los límites de espacio y tiempo de los trabajos clásicos. Siendo así, podría pensarse que no existe tal cosa que una comunidad de conductores de taxi atados a un tiempo y espacio fijo, ya que cuenta con múltiples turnos de trabajo, jornadas y con amplitud del espacio en el que se movilizan para prestar el servicio. Pero según lo que observamos, –a través de las *playas*, los turnos, las jornadas y la *hora muerta*– el tiempo y el espacio han manifestado sus términos en este trabajo, aunque no de la misma forma que otros trabajos.

Las playas cumplen la función de ser el espacio físico y temporal en donde se encuentra la comunidad laboral, que para otros trabajadores se materializa en la sede de la empresa a la que pertenecen, durante una única jornada laboral, que les permite compartir durante un mismo periodo de tiempo y por tanto construir significados sobre su trabajo. Los conductores de taxi no cuentan con la delimitación de un espacio y tiempo, pero utilizan la hora muerta para visitar los espacios de encuentro con sus compañeros de trabajo. Esto les permite consolidar interacciones, relaciones y significados de lo que significa ser conductor de taxi entre compañeros de trabajo, como lo hacen otros trabajadores cuando están integrados a una comunidad laboral.

Al mismo tiempo, las *playas* fueron espacios que permitieron tener una representación visual de los conductores de taxi, pues es difícil tenerla cuando se mueven a lo largo y ancho de la ciudad dentro de los vehículos. Estos puntos de encuentro que tiene los conductores de taxi visibilizan la presencia del *gremio*, del cual estos hacen parte, pese a que hay múltiples subdivisiones dentro del mismo. Además cuando construyen acciones entre sí reafirman que hacen parte de un grupo, en la medida que “los grupos humanos existen en acción”⁵⁸ (Blumer, 1969, p. 6).

Las acciones identificadas en las *playas* nos llevaron a clasificar los significados que los conductores de taxi construyen por medio de las dos vías propuestas por Vidal y Pol (2005). La primera, es que el significado proviene de las características físico-estructurales del espacio y su posibilidad de uso. En este caso, identificamos cuatro usos: como punto de encuentro para conversar entre ellos y algunos vendedores, lugar de descanso, para parquear el taxi, como punto de alimentación y servicios de baños. La segunda vía que aporta significado a las playas, la cual que también menciona Blumer (1969), se da por medio de las interacciones simbólicas entre los sujetos que ocupan este espacio. Esta se manifiesta en las acciones de reunirse con otros conductores a alimentarse, a conversar, a limpiar o arreglar el taxi o a jugar cartas, pero también en las interacciones que tiene cada uno de los conductores consigo mismo para construir la acción hacia las playas, ya sea solo para alimentarse, descansar o encontrarse con otros.

En este sentido, las *playas* hicieron manifiesto que las interacciones en el trabajo de conducir taxi no se reducen a la de pasajero-conductor, sino que hay otro tipo de interacciones, las del conductor con otros conductores, con los vendedores de alimentos, con el espacio, con el tiempo y con su *self*. Todas estas interacciones fueron relevantes, en tanto cargan de significado a las playas, ya que las acciones dejan marcas que transforman y significan el espacio, y además

⁵⁸ Traducción propia

marcan el trabajo mismo de conducir taxi, puesto que muestra otras facetas que hacen parte de la jornada laboral de conducir taxi, las cuales no se reconocen con facilidad, sino que se encuentran invisibles. Por esto, consideramos que esta monografía aportó a la visibilización de las dinámicas que viven los conductores de taxi a través de la identificación, descripción y análisis de algunas playas de Bogotá.

Adicionalmente, las *playas* revelaron la importancia que tienen tanto el espacio como el tiempo para que se construyan interacciones sociales entre conductores y, por tanto, en lo que significa su labor. Si bien el espacio es el material físico que contiene y sostiene las relaciones, el tiempo es un nivel que permite que se den encuentros en el espacio (Elías, 1984, Santos, 1996; Wirth, 1939). Al respecto, consideramos que en lo propuesto por Blumer (1969) no se tiene en cuenta y esto es indispensable en el trabajo de conducir taxi, ya que la posibilidad de construir interacciones entre conductores depende de que coincidan en algún punto de la ciudad de Bogotá, la cual cubre 1.637 km² (DANE, s.f, citado por Portal Oficial de Inversión de Colombia, s.f) y que coincidan en un nivel temporal, teniendo en cuenta la variedad de los turnos y jornadas.

Por otro lado, se logró identificar cómo funcionan las redes que los conductores de taxi crean entre sí. En su mayoría, estas redes están compuestas por lazos de amistad y de conocidos que cualquiera que crece en la sociedad en parte hereda y en gran parte construye por sí mismo (Clyde, 1969), como familiares, amigos o compañeros de algún trabajo anterior. Los lazos se hicieron visibles en los relatos de algunos individuos para entrar a trabajar como conductores de taxi. El flujo de información que se maneja en la red es que los propietarios de los taxis —a través de recomendaciones de conocidos de su red social— llegaron a los individuos que podrían su vehículo. De esta manera, los individuos que ingresan a este trabajo deben contar con un recurso fundamental: personas allegadas que les brinden información de quién puede alquilarles el taxi, cómo acceder al trabajo de conductor de taxi y cómo desarrollar la ocupación (Pogliaghi, 2011).

La existencia de redes permite que los miembros se apoyen unos a los otros para sobreponerse a adversidades, como enfrentarse a robos u obtener información sobre rutas para llegar a determinado lugar. De manera que, en este trabajo, las redes se vuelven fundamentales para laborar como conductores de taxi, ya que no existen canales formales y establecidos para el acceso y la información de cómo desempeñarse como conductor. En este sentido, las redes sociales también cumplen la función de herramienta de supervivencia. De ahí, que de hacer parte de una red influye en el mantenimiento o la deserción del conductor en la labor.

Sin embargo, encontramos la creación de lo que Lomnitz (1985) nombra redes exocéntricas entre los conductores de taxi, donde se da “el intercambio de todos con todos. En algunos casos, la red exocéntrica es al mismo tiempo un grupo social formalmente constituido” (p. 143). Los miembros de las redes exocéntricas pueden crear y mantener relaciones de intercambio con individuos fuera de la red a la cual pertenecen. Por eso, algunos conductores de taxi que no hacían parte de la red de compañeros con los que se toma tinto o se va a comer, intercambia favores, como pasó durante el proceso de decoración de los taxis en la celebración de La Virgen del Carmen, los conductores sin conocerse entre sí, se intercambiaban elementos decorativos y consejos para decorar el carro.

No obstante, es necesario aclarar que no todas las interacciones constantes que tienen los conductores de taxi entre sí poseen el significado de amistad o confianza. Esto solo se da cuando hay cuando hay intercambio continuo de favores que se dan, se reciben y se motivan dentro del marco de una ideología de amistad, a lo cual —inspiradas en Lomnitz (1975)— le dimos el nombre de *compañerismo*. Se trata de un mecanismo que refuerza la solidaridad social en las redes de intercambio recíprocas, el cual en el trabajo de los conductores de taxi son vitales tanto para la entrada al campo laboral, como para la supervivencia de estos, pues se vuelven fundamentales en un sector de actividad donde no existen canales formales establecidos para el acceso y la información, o el poder llegar a esa información suele estar limitado.

En suma, haber identificado las diferentes redes nos permitió reconocer que los conductores de taxi no solo hacen parte de la movilidad de una ciudad como Bogotá, hacen parte de redes. Estas redes son interpretadas como unidad y, por lo tanto, la unidad también es uno de los significados que se ha construido sobre el trabajo de conducir taxi. Ahora bien, retomemos un poco quienes son los que construyen esta red, en términos de categorías sociales, y cómo esto ha influido en la construcción de significados sobre el trabajo de conducir taxi. La teoría del interaccionismo simbólico logró dar luces que se trata de significados masculinos que lo configura, como pretendía el objetivo principal del análisis, aunque reconocemos que no visibiliza lógicas de dominación que existen por el género, como sí lo permitirá otras teorías sobre género y desigualdad.

En el caso de la ciudad de Bogotá, menos del 1% de conductores de taxi son mujeres (Acevedo y Rodríguez, 2012). De ahí, que afirmemos que las interacciones que se forman están compuestas, en su mayoría, por conductores hombres. La categoría social hombre puede pensarse como un objeto que está cargado de significados particulares (Blumer, 1969). Los significados se manifiestan por medio de las conductas que son definidas en el entorno social, con los nombres de masculinidad y feminidad. En este sentido, consideramos que el trabajo de

conducir taxi se ha definido con significados que pertenece a las conductas socialmente interpretadas como masculinas, pese a que en la actualidad se han integrado una mayor número de mujeres al trabajo. Esto se hizo evidente en tres escalas: el espacio público/privado, la incursión de las mujeres al trabajo de conducir taxi y la conducta de masculinidad que han construido los conductores frente a su trabajo y los riesgos que este implica.

Además, reconocimos que se han construido tres conductas concretas de los individuos que conducen taxi frente a los riesgos que viven mientras realizan su trabajo. Según el NIOSH (s.f), el hecho de que el trabajo de conducir taxi implique contacto con el público, visitar áreas de delincuencia y trabajar solo y de noche aumenta 60 veces el riesgo de ser asesinado. Reafirmando los riesgos de este trabajo, La FNCC (2016) hizo un estudio entrevistando a 56 conductores de Bogotá, en donde identificó que el 41% de los conductores entrevistados han sido víctimas de un robo.

Estas tres conductas son relevantes en la medida que dan luces de cuál es el comportamiento que tienen los individuos que conducen taxi en Bogotá, a qué situaciones se enfrentan para desarrollar dichas conductas y muestra cuáles significados se le han dado a ser conductor de taxi, desde los postulados del interaccionismo simbólico. Aquí es relevante hacer énfasis en que los significados indicados mostraron que los individuos que los han construido pertenecen en su mayoría a la categoría social hombre, pero sobre todo que es un trabajo que se desarrolla con objetos tradicionalmente definidos como masculinos: el espacio público y los vehículos. En este sentido, el interaccionismo simbólico dio luces para indicar que se ha formado una conducta con significado masculino, el que permea el significado de conducir taxi en Bogotá: actitud guerrera, conocimientos técnicos sobre el auto y gusto y habilidad por conducir, la cual también han adoptado las conductoras mujeres.

Con todo, la recolección de datos y el análisis mostró que para indagar sobre los significados sociales de la actividad de construir taxi no se puede recurrir únicamente a la interacción en una sola escala. Es decir, entre conductor-pasajero, como lo propone De La Garza (2013) ni tampoco únicamente entre conductores de taxi, como se planteó en el objetivo inicial de esta monografía. Más bien, es necesario ampliar la mirada y reconocer que este un trabajo incluye múltiples niveles de interacciones y así es que se construyen los significados que se han construido sobre el trabajo de conducir taxi. Esto es, interacción del conductor con el *self*, con el pasajero, con otros compañeros hombres y mujeres, vendedores de alimentos y con otros objetos, como el tiempo, el espacio y el taxi.

Las interacciones a diferentes escalas se hicieron manifiestas en las playas, en las carreras y en las redes sociales, de reciprocidad y de compañerismo. Pues bien, las interacciones son las

que permiten que los conductores construyen significados sobre su trabajo (Blumer, 1969), pero al mismo tiempo el construir interacciones es un significado mismo del trabajo de conducir taxi, pues estas están presentes en diferentes niveles, pero constantemente: En este sentido, ser conductor de taxi implica construir constantes interacciones.

Aunque la diversidad de significados que se mencionaron sobre el trabajo de conducir taxi no permite establecer una tipificación fija de lo que significa conducir taxi, pues brinda un abanico de significados. Entonces, podría decirse que esta diversidad de significados indica que no hay un grupo o gremio de conductores de taxi, pero afirmamos que sí lo hay. Esto, desde la visión de Blumer (1969), que entiende que los grupos humanos existen en la medida que construyen acciones e interacciones entre sí y esto fue lo que precisamente logramos captar en los datos, las múltiples acciones e interacciones que los conductores de taxi forman entre sí, por más que transcurran la ciudad individualmente y tengan experiencias diferentes si son propietarios, arrendatarios, diurnos, nocheros, conductores de la zona del sur o del norte.

Otra de las evidencias de las interacciones y acciones que los conductores tienen entre sí fue su manifestación idiomática. Esto es, las palabras que usan en común para darle nombre a objetos, espacios, situaciones y hasta el tiempo de su trabajo. Estas palabras le han dado vida a conducir taxi y lo han definido, ya que llevan a cada uno de los significados que conducir taxi tiene en Bogotá para los conductores, en tanto denota los diferentes objetos que hacen parte de su ambiente laboral. En esta medida, el lenguaje refleja significados sobre el trabajo de conducir taxi.

De ahí, que a lo largo de la monografía quisimos hacer énfasis en los términos que utilizan los conductores para referirse a: ellos mismos como el *gremio*, a los conductores de taxi como los taxistas, a los tiempos de baja demanda como la *hora muerta*, a los espacios de reunión como las *playas* o *islas* de taxi, a las vendedoras de tinto como *tinteras*, a los trayectos como carreras, a los conductores nocturnos como *nocheros* o al taxi como *el amarillito*, entre otros. Estas expresiones, que usan comúnmente los conductores de taxi, son una prueba del grupo que han constituido, pues son términos que se utilizan entre el gremio de los taxistas y que moldean y definen su trabajo.

Sin embargo, en futuras investigaciones podría indagarse a profundidad sobre los nuevos términos utilizados por quienes conducen taxi y sobre los nuevos significados que le han dado a palabras para definir su trabajo. También quedan vacíos respecto a cómo es llevado a cabo este trabajo, sus condiciones laborales, las garantías de ley que deben aplicarse al mismo y las implicaciones que trae consigo, por lo cual consideramos importante despertar interés en la realización de un censo que de razón del aproximado de conductores de taxi que trabajan en

Bogotá. Es de relevancia realizar estudios sobre las implicaciones que trae la dieta, el estilo sedentario y el estrés de la movilidad a la salud de los conductores. Asimismo, queda por analizar las interacciones que se dan entre conductores por medio de las nuevas tecnologías, como *WhatsApp*, ya que reconocimos que son utilizadas en gran medida y han reemplazado el radioteléfono.

Por nuestra parte, consideramos que esta investigación cumplió con el objetivo de identificar los significados sociales que tienen los conductores sobre su trabajo, desde su propia mirada a partir de las interacciones que construyen a diferentes escalas. Por esto, es un aporte para dar a conocer el trabajo de los conductores de taxi de Bogotá, desde su experiencia y desde el análisis sociológico de seres activos que trabajan con un taxi, el cual les permite estar en mayor interacción con la ciudad tanto social como espacialmente. Por sobre todo, nuestra intención es invitar a la investigación micro-social en el gremio de los conductores de taxi, no únicamente del servicio, pues a la final los taxis no son conducidos por medio de piloto automático, sino por seres humanos que interactúan con otros, que construyen significados, que tiene necesidades y que carecen de apoyo estatal que garantice que su trabajo sea seguro tanto para ellos como para sus pasajeros.

Referencias

- Acevedo Cortés, A. M., & Reyes Alvarado, A. (2007). *Diseño de estrategias competitivas en Taxis verdes S.A. con base en el diagnóstico y análisis organizacional*. Bogotá: Uniandes, 2007.
- Agar, M. (1996). *The professional stranger: an informal introduction to ethnography*. San Diego: Academic Press, pp. 83-118.
- Aguilar Nery, J. (2003). Masculinidades, Choferes y Espacio Urbano en México. (U. A. México, Ed.) *Convergencia. Revistas de Ciencias Sociales*, 10 (33).
- Anderson, N. (1993). El urbanismo como modo de vida. *Sociología de la comunidad urbana. Una perspectiva mundial*. (Segunda Ed) México: Fondo de Cultura Económica, pp.15-42.
- Arango, L. G. (2011). El trabajo de cuidado: ¿servidumbre, profesión o ingeniería emocional? En L. G. Arango y P. Molinier (Eds.), *El Trabajo y la Ética del Cuidado*, (91- 109). Medellín, Colombia: La Carreta Editores & Universidad Nacional de Colombia.
- Banco de la Republica (2016). "Sectores Económicos | Banrepcultural.Org". 2016. *Banrepcultural.Org*. Recuperado el 05 de noviembre del 2016 de http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/ayudadetareas/economia/sectores_economicos.
- Blumer, H. (1969). The methodological position of symbolic interactionism . En *Symbolic Interactionism. Perspective and method*. (págs. 1-60). London, England: University of California Press.
- Bonilla, E., & Rodríguez, P. (1997). El proceso de investigación cualitativa. En *Más allá del dilema de los métodos*. Bogotá: Ediciones Uniandes.
- Bonino, L. (S.f) *Micromachismos*. Recuperado el 10 de abril de 2016, de: http://fongdcam.org/manuales/genero/datos/docs/1_ARTICULOS_Y_DOCUMENTOS_DE_REFERENCIA/G_MASCULINIDADES/Micromachismos.pdf
- Bonino, L. (2004). Los Micromachismos. *Las Cibeles No 2 del Ayuntamiento*, 1-6.
- Centro de Recursos del Departamento de Seguros de Texas División de Compensación para Trabajadores Prevención de Accidentes. (s.f.). *La Seguridad de los taxistas y repartidores*. Recuperado el 3 de febrero de 2016, de <http://www.tdi.texas.gov/pubs/videoresourcessp/spstpsmtaxi.pdf>
- Chaparro, P., & Guerrero, J. (2001). Condiciones de Trabajo y Salud en conductores de una empresa de transporte público urbano. *Bogotá DC. Rev. salud pública*.
- Clyde, J. (1969). The Concept and Use of Social Networks: Analyses of Personal Relationships in Central African Towns. *J. Clyde, Social Networks in Urban Situations* (págs. 1-50). Manchester: Manchester University Press.

- Congreso de Colombia (1996). LEY 336 DE 1996. Recuperado el 27 de septiembre de 2015, de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=346>.
- Congreso de la República de Colombia. (05 de diciembre de 1995). Recuperado el 02 de octubre de 2015, de Ley 2150, artículo 113: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=1208#113>
- Connell, R. (1995). La organización social de la masculinidad. Biblioteca Virtual de Ciencias Sociales, pp.1-25.
- Collins. R. (1994). The microinteractionist tradition. *Collins, Four Sociological traditions*. New York: Oxford University Press, pp. 242-289.
- Davis, F. (1959). The Cabdriver and His Fare: Facets of a Fleeting Relationship. *American Journal of Sociology*, 65(2), pp. 158-165. Recuperado de <http://www.jstor.org/stable/2773022>
- Definición. De. (2017). *Definición de smartphone*. Recuperado el 3 de mayo del 2017, de <http://definicion.de/smartphone/>
- De la Garza, E. (2010). La querrela de las Identidades: ¿Pasado sistemático, presente fragmentado? *Trabajo, identidad y acción colectiva*. México DF: Universidad Autónoma Metropolitana Iztapalapa, pp. 9-42.
- De la Garza, E., & Pogliaghi, L. (2011). *Los taxistas de la ciudad de México, trabajo e identidad*, pp.1-21. Recuperado el 10 de septiembre del 2015, de <http://www.izt.uam.mx/sotraem>
- De la Garza, E. (2013). Trabajo no clásico y flexibilidad. *Cuaderno CRH*, 26(68), pp. 315-330.
- Díaz, C., & Gómez, C. (2005). Sociología y Alimentación. *Revista internacional de sociología*, 21-46.
- El Tiempo (1996) *Mujeres que no le temen la volante - Archivo Digital de Noticias de Colombia y el Mundo desde 1.990 - eltiempo.com*. Recuperado el 8 de febrero de 2017, de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-383740>
- El Tiempo, (2007). Una cosa es manejar taxi de día y otra, de noche - Archivo Digital de Noticias de Colombia y el Mundo desde 1.990 - eltiempo.com. eltiempo.com. Recuperado el 27 de febrero de 2017, de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-3657436>
- El Tiempo, (2015). *Editorial: Mala estrategia*. Recuperado el 11 de octubre de 2015, de El Tiempo: <http://www.eltiempo.com/opinion/editorial/mala-estrategia-editorial-el-tiempo-marzo-14-2015/15395642>

- El Tiempo Zona, (2015). *Los 7 puntos pesadilla del tránsito en el norte de Bogotá* - Bogotá - El Tiempo. El Tiempo. Recuperado el 3 de marzo de 2017, de <http://www.eltiempo.com/bogota/trancones-en-bogota-7-puntos-pesadilla-del-transito-en-el-norte-/15274935>
- El Tiempo, (2016). Listo el decreto para aumentar el valor de las carreras de taxis. Recuperado de <http://www.eltiempo.com/bogota/nuevas-tarifas-en-taxis-para-bogota-2016-28812>
- Escobar Rivera, R. U. (2001). *Crónicas de un taxista: vivencias personales gratas y dramáticas con pasajes y pasajeros que marcaron la vida de una personalidad en permanente incertidumbre*. [Bogotá]: Ediciones Esquilo, 2001.
- Elías, N. (1984). *Sobre el tiempo*. México: Fondo de cultura económica, pp.11-46.
- Featherstone, M. (2004). Automobilities. *Theory, Culture & Society*, 21(4-5), pp.1-24.
- Fenalco. (2016). *SITUACIÓN DE LOS CONDUCTORES DE TAXIS EN BOGOTÁ*. *Fenalcobogota.com.co*. Recuperado 6 febrero 2017, de <http://www.fenalcobogota.com.co/index.php/23-estudios-economicos/565-situacion-de-los-conductores-de-taxis-en-bogota>
- Fernández Kelly, Patricia (1982). Las maquiladoras y las mujeres en Ciudad Juárez: paradojas de la industrialización bajo el capitalismo integral. En: León, Magdalena (Editora). *Sociedad, subordinación y feminismo*. Volumen III: Debates sobre la mujer en América Latina. Discusión acerca de la unidad producción-reproducción. Bogotá: ACEP.
- Franco, S. (2010). Aportes de la sociología al estudio de la alimentación familiar. *Revista Luna Azul*, 139-155.
- Gillette, D. & Moore, R. (1993). *La nueva masculinidad* (1st ed.). Barcelona: Paidós Ibérica.
- Gómez, M. (2009). El género en el cuerpo. *Avá*, 15, pp. 289-306. Recuperado de <https://app.box.com/s/j6hi6ah3ozz6vhtbqk0py8nps30c3ffu>
- González De la Fe, T. (2003). El interaccionismo simbólico. *Teoría sociológica moderna* España: Ariel, pp.179-230.
- Guasch, O. (2002). *Observación participante*. Madrid: Centro de Investigaciones Sociológicas.
- Hammersley, M., & Atkinson, P. (1994). *¿Qué es la etnografía?* *Etnografía*. Barcelona: Ediciones Paidós.
- Hernández, D. (2001). Reseña de "la naturaleza del espacio" de Milton Santos. *Economía, sociedad y Territorio*, 379- 385.
- INRIX. (2017). INRIX Global Traffic Scorecard. INRIX - INRIX. Recuperado el 10 de abril del 2017, de <http://inrix.com/scorecard/>

- Instituto geográfico Agustín Codazzi; Unión Europea; Centro internacional de agricultura tropical. (2007). *Mejora de los sistemas de cartografía de los territorios colombianos*. Recuperado el 3 de mayo de 2017, de http://ftp://gisweb.ciat.cgiar.org/DAPA/planificacion/GEOMATICA/GPS/GPS_Modulo.pdf
- Kawulich, B. (2005). La observación participante como método de recolección de datos. *Forum: Qualitative social research*, 6(2).
- Lomnitz, L. (1975). *Cómo sobreviven los marginados*. México: Siglo Veintiuno Editores.
- Lomnitz, L. (1994). Redes sociales, cultura y poder. *Ensayos de antropología latinoamericana*. México, D.F.: FLACSO-México. Recuperado el 10 de septiembre del 2015, de <http://www.jstor.org/stable/j.ctt1kc6j6s>
- López Cruz, L. (2013). Capítulo 3. El oficio del taxista. Condiciones laborales, políticas y sociales del taxista; Capítulo 4. Los trabajadores taxistas. Mundo de vida, estereotipos e identidad-. En L. L. Cruz, Trabajo y ciudad. El mundo de vida de los taxistas de la ciudad de Xalapa, Veracruz. (págs. 52- 84). Xalapa, Veracruz.
- Marini, M., & Singer, B. (1988). Causality in the Social Sciences. *Sociological Methodology*, 18. Clifford Clogg, pp.347-409.
- Mauro, A., K, Araujo y Godoy, L. (2001). Trayectorias laborales masculinas y cambios en el mercado de trabajo. *Hombres: identidad/es y Violencia*. Chile: Ed. J. Olivarría.
- Ministerio de Transporte Público (2001). DECRETO NÚMERO 172 DE 2001. Recuperado el 27 de septiembre de 2015, de file:///C:/Users/Madrigal%20Fern%C3%A1ndez/Downloads/Decreto_172_2001.pdf
- Monroy, N. (2017). Bogotá es la ciudad con más tráfico. *Latam. Civico.com*. Recuperado el 3 de marzo de 2017, de <https://www.civico.com/bogota/noticias/bogota-es-la-ciudad-con-mas- trafico-en- latam>
- Organización de las Naciones Unidas para la agricultura y la alimentación. (1997). *Los carbohidratos en la nutrición humana*. Roma. Recuperado el 15 de agosto del 2015, de https://books.google.com.co/books?id=FZ_ed5pkNdoC&pg=PA17&dq=carbohidratos&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwiB_PKtht7SAhUFwiYKHQCOAbMQ6AEIGDAA#v=onepage&q=carbohidratos&f=false
- Ortiz Arellano, E. (2013). Epistemología de la Investigación Cuantitativa y Cualitativa: Paradigmas y Objetivos. *Revista De Clases historia*, 2-23.
- Olivera, E. (2006). La escuela pública como representación simbólica popular. Una lectura interpretativa desde el interaccionismo simbólico en Iberoamérica. *Revista Iberoamericana de Educación*, pp.1-14.

- Pardo, C. (2013). Apps para taxis están desplazando a radioteléfonos. Portafolio.co. Recuperado el 27 de febrero de 2017, de <http://www.portafolio.co/mis-finanzas/ahorro/apps-taxis-desplazando-radiotelefonos-80806>
- Páramo, P., & Burbano, A. (2011). género y espacialidad análisis de factores que condicionan la equidad en el espacio público urbano. *Universitas Psychologica*, 10, pp. 61-70. Recuperado el 10 de marzo de 2017, de <http://revistas.javeriana.edu.co/index.php/revPsycho/article/download/700/781>
- Padilla, M. (2003). Perspectivas pragmáticas sobre los saludos. *Interlingüística*, 815-828.
- Palermo, H. (2016). La construcción social de la(s) masculinidade(s). Un análisis etnográfico acerca del universo laboral de los trabajadores petroleros. *Identidades*, 110-127.
- Peñar Redonda, J. (2015). Tappsi: la revolución de los amarillos. ENTER.CO. Recuperado 27 de febrero de 2017, de <http://www.enter.co/cultura-digital/ciudadinteligente/tappsi-la-revolucion-de-los-amarillos/>
- Peñar Redonda, J. (2014). ¿Es seguro usar aplicaciones de taxis en Colombia?. ENTER.CO. Recuperado el 27 de febrero de 2017, de <http://www.enter.co/cultura-digital/ciudadinteligente/es-seguro-usar-aplicaciones-de-taxis-en-colombia/>
- Planeta Curioso. (2012). *¿Es cierto que fumar quita el frío?* Recuperado el 7 de abril de 2017, de <http://www.planetacurioso.com/2010/12/16/es-cierto-que-fumar-quita-el-frio/>
- Portal de oficial de inversión de Colombia (s.f.) *Oportunidades de inversión en Bogotá-Cundinamarca*. Recuperado el 4 de junio de 2017, de <http://www.inviertaencolombia.com.co/informacion-regional/bogota-dc.html>
- RCN. (2016). *Bajo la Mira, los hijos del Bronx*. Recuperado el 3 de febrero de 2017, de <http://www.noticiasrcn.com/especialesrcn/bajo-mira>
- Real Academia Española. (2014). Conducir. En *Diccionario de la Lengua Española* (23a ed.). Recuperado el 12 de marzo de 2017, de <http://dle.rae.es/?id=AChIusj>
- Real Academia Española. (2014). Oficina. En *Diccionario de la Lengua Española* (23a ed.). Recuperado el 20 de marzo de 2017, de <http://dle.rae.es/?id=QvmFBA8>
- Real Academia Española. (2014). Taxista. En *Diccionario de la Lengua Española* (23a ed.). Recuperado el 20 de marzo de 2017, de <http://dle.rae.es/?id=ZH1SvFA>
- Real Academia Española. (2014). Radioteléfono. En *Diccionario de la Lengua Española* (23a ed.). Recuperado el 20 de marzo de 2017, de <http://dle.rae.es/?id=V31YGBP>
- Rodríguez, Á. (16 de marzo de 2015). *Taxi vs. Uber: lo bueno, lo malo y lo feo*. Recuperado el 1 de febrero de 2017, de El Tiempo: <http://www.eltiempo.com/bogota/taxi-vs-uber-lo-bueno-lo-malo-lo-feo-analisis/15407243>

- Rodríguez, A., & Acevedo, J. (2012). *¡Taxi! El modo olvidado de la movilidad en Bogotá*. Bogotá: Universidad de los Andes.
- Romero Chavez, C. (2005). La categorización: un aspecto crucial en la investigación Cualitativa. *Revista De Investigaciones Cesmag*, 11(11), 1-7. Recuperado de http://aprendeenlinea.udea.edu.co/lms/moodle/file.php/727/LA_CATEGORIZACION_UN_ASPECTO_CRUCIAL_EN_LA_INVESTIGACIONCUALITATIVA.pdf
- Salazar, Ó. (2015). *Hacer circular y dejar pasar. Los ensamblajes de las movilidades urbanas en Bogotá y Barranquilla a mediados del siglo XX*. Bogotá, Colombia: Universidad Nacional de Colombia.
- Scott, J. (1993). La mujer trabajadora en el siglo XIX. En G. Duby & M. Perrot, *Historia de las mujeres en occidente* (pp. 429-430). Madrid: Taurus.
- Schlack, Elke. (2007). Espacio público. *Santiago: ARQ*, (65), pp 25-27. Recuperado el 10 de febrero de 2017, de <https://dx.doi.org/10.4067/S0717-69962007000100006>
- Secretaria General de la Alcaldía Mayor de Bogotá. (1989). Ley 9ª de 1989 de Colombia capítulo 2, artículo 5to. *Alcaldia bogota.gov.co*. Recuperado el 26 marzo de 2017, de <http://www.alcaldia bogota.gov.co/sisjur/normas/Normal.jsp?i=1175>
- Servicios – Terminal de Transporte (s.f). *Terminaldetransporte.gov.co*. Recuperado el 10 de marzo de 2016, de <http://www.terminaldetransporte.gov.co/servicios-a-la-ciudadania/servicios/>
- Sheller, M. (2004). Automotive Emotions. *Theory, Culture & Society*, 21(4-5), pp.221-242.
- Simmel, G. (2005). *La metrópolis y la vida mental*. Primavera (4), pp. 2-10.
- Taylor, S., Bogdan, & R. (1987). La entrevista en profundidad. En *Introducción a los métodos cualitativos de investigación* (págs. 100-132). España: Paidós.
- Thrift, N. (2004). Driving in the city. *Theory, Culture & Society*, pp. 41-59.
- Torres, D. (2011). Taxi, objeto antropológico. *Revista INAH*, 23-29. Recuperado el 1 septiembre de 2016, de <https://revistas.inah.gob.mx/index.php/antropologia/article/download/2710/2612>
- Transporte, A. M. (2005). Transporte público. V8. Formulación del plan de movilidad para Bogotá. D. C. Recuperado el 09 de agosto de 2015, de http://www.movilidadbogota.gov.co/hiwebx_archivos/ideofolio/08-TransportePublico_15_9_24.pdf
- Valles, M. (1999). Técnicas de conversación, narración (I): las entrevistas a profundidad. En *Técnicas cualitativas de investigación social* (págs. 178-234). España: Editorial Síntesis S.A.

- Viveros Vigoya, Mara. (2002). Los estudios sobre los hombres y lo masculino en América Latina. En: Viveros Vigoya, Mara. *De quebradores y cumplidores*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia-Centro de Estudios Sociales-Fundación Ford-Profamilia. pp. 51-105.
- Vidal, T., & Pol, E. (2005). La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre personas y los lugares. *Anuario de Psicología*, 281-297.
- Word Reference (2017). Paintball. En diccionario *Word Reference.com*. Recuperado el 10 de marzo del 2017, de <http://www.wordreference.com/es/translation.asp?tranword=paintball>
- Wikipedia (2017). *WhatsApp*. *Wikipedia. La Enciclopedia libre*. Recuperado el 1 de abril de 2017, de: <https://es.wikipedia.org/wiki/WhatsApp>.
- Wirth, L. (1938). Urbanism as a way of life. *American Journal of Sociology*, 44(1), 1-24