

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
CARRERA DE SOCIOLOGÍA



“LOS ARTESANOS DEL TRANSPORTE”

**De Q’ipiris a Mini-Transportistas en la Feria Callejera
de Villa Dolores.**

**El caso del Sindicato de MiniTransportes de Carga
Manual, Estibadores y Serenos, El Alto.**

**TESIS DE GRADO PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIATURA EN SOCIOLOGÍA**

POSTULANTE: Julio Cesar Mita Machaca

TUTORA: Lic. Silvia Rivera Cusicanqui

La Paz – Bolivia

2017

A Mama y Papá, gracias por darme la oportunidad de vivir. A mi hermanxs; Julieta, Yolanda, Martha, Carolina, Jhony y Victor. A mi hijita Yurani Valeska, A la mujer que amo Ana María.

A Silvia Rivera Cusicanqui, gracias por toda su enseñanza.

A Roger (Hernán Condori Zapana), un gran compañero MiniTransportista de Villa Dolores y a Todo el Sindicato de MiniTransporte de Carga Manual.

Para que la lucha del transporte manual sea reivindicada.

INDICE

CAPITULO I

1 UNIDAD DE ANÁLISIS Y POBLACIÓN OBJETIVO

2 TÉCNICAS APLICADAS

3 MARCO TEÓRICO

- 3.1 Estrategia laboral
- 3.2 Organización y Espacio
- 3.3 Medios de Trabajo y Cuerpo.
- 3.4 Nueva Identidad

4 PREGUNTAS QUE ORIENTO LA INVESTIGACIÓN

5 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

CAPITULO II. *La Feria y el Transporte Manual*

1 LA FERIA DE VILLA DOLORES Y LOS MINITRANSPORTISTAS

2 EL SINDICATO DE MINITRANSPORTE DE CARGA MANUAL ESTIBADORES Y SERENOS, EL ALTO.

- 2.1 Historia del sindicato
- 2.2 El sindicato de Minitransportes de carga manual Estibadores y Serenos.
- 2.3 El Directorio
- 2.4 Modalidades del Transporte Manual y el Sindicato
- 2.5 Relación laboral
- 2.6 Los Afiliados al Sindicato de Minitransporte de carga manual Estibadores y Serenos

CAPITULO III. *Los Guerreros de la Gravedad*

1 LAS ESTRATEGIAS DE PRODUCIR EL TRANSPORTE MANUAL

2 MEDIOS DE TRABAJO

2.1 Espacio y Organización. *“Nuestra Área de Trabajo”*

2.2 El coche

2.3 La Escalera

2.4 El Cuerpo

3 PROCESO DE TRABAJO

3.1 Q’ipiris y Estibadores. *“Un salvaje Transportista Manual”*

3.2 Cocheros y MiniTransportistas. *“Tienes que saber cuál es tu pulso... chequeáte, tiene que estar a tu pulso”*

4 LOS CICLOS DE LA ECONOMÍA Y LA GESTIÓN DE LA FUERZA CORPORAL.

CAPITULO IV. *Aspecto económico laboral y sociocultural*

1 REFUGIO LABORAL.

1.1 Aspectos de la EDAD en el SMT en la modalidad de MiniTransportistas-Cocheros.

1.2. Horizontes de trayectoria laboral en los MiniTransportistas del SMT.

1.3. Perspectivas laborales marcadas por la Edad

1.4 Días y Horas de trabajo

1.5 El SMT y el transporte manual no solo es para hombres.

2. PERFIL SOCIOCULTURAL

CAPITULO V. *Digan lo que digan, todo por el Sindicato*

1 ASPECTOS DE LA ORGANIZACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE LA IDENTIDAD DEL MINITRANSPORTISTA

1.1 Permanencia y Fuerza Organizacional; Asistencia, Faltas y Permisos.

“Somos la mayoría”

1.2 Existencia y Constitución de la Identidad en el SMT.

“Calendario Festivo”.

2 NUEVA IDENTIDAD EN EL SMT Y EL RELACIONAMIENTO CON LOS OTROS

2.1 Estrategias Organizacionales y la Relación del SMT con otras Instituciones y con la Sociedad

3 EL SMT Y LA FEDERACIÓN ANDINA DE CHOFERES 1RO DE MAYO.

“Ahorita estamos apoyando a la Federación”.

4 EL SMT, LA FEDERACIÓN DE TRABAJADORES CON CARRETÓN y ESTIBADORES y OTRAS INSTITUCIONES.

“Una federación netamente de nuestro gremio”

5 EL ESTADO Y EL SMT

“Nos habíamos olvidado de ustedes... que levante la mano que reciben”

6 EL FIN DE LA RELACIÓN SMT Y LA FTC, Y LA RECURRENTE MANERA DE RELACIÓN DEL SMT CON EL ESTADO Y LA SOCIEDAD

CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFÍA

ANEXOS

CAPITULO I

INTRODUCCIÓN

El Transporte Manual; q'ipirapitas y minitransportistas

Diablos (México), *Cargadores* (Perú), *Porteadores* (Argentina), *Q'ipiris* (Bolivia), estos son los nombres con los que se refieren al transporte manual en distintos lugares del mundo. Una actividad originariamente económica e histórica, como el transporte, se diferencia en su proceso de producción según el periodo temporal y técnico. Para el caso de Bolivia el transporte motorizado adquirió relevancia a partir de la intensificación de la construcción de caminos carreteros; “(...) *los vehículos a motor son el complemento de los caminos carreteros*” (Pando, 1957: 183). Se podría decir que la forma originaria y la más utilizada en el transporte hasta principios del siglo XX para el mercado interno, es el transporte manual. En los siglos XVI/XVII existió el sistema del *trajín*, esta forma de transporte se dio a partir de la encomienda, con los apires, que utilizaban para este cometido su cuerpo y también animales para cargar las mercancías (coca, vino granos y plata), como una forma de prestación laboral indígena (Glave, 1989). No se pretende hacer una revisión histórica del transporte basta con hacer una diferencia entre dos formas de producción de la circulación, una referida al transporte motorizado y otra al **transporte manual**.

En la *producción del servicio de transporte* se requiere: fuerza de trabajo, medios de trabajo, y la mercancía es la actividad misma que se produce, distribuye y consume al mismo tiempo, todo con el fin de transportar una cosa o persona a cambio de un monto fiduciario. (Bonavia, 1956; Aleman, 2008; de la Garza, 2000).

En la cadena del transporte, en el caso del transporte motorizado del servicio público de pasajeros, distintos trabajos han mostrado que esta forma de producción del transporte, en primer lugar se diferencia porque lo que se transporta son pasajeros, en segundo lugar se utiliza como medio de trabajo el vehículo motorizado (propio o arriendo) y finalmente toma al espacio (ruta) como un medio de trabajo, **la apropiación de dicho espacio se la realiza a través de organizaciones** que están conformadas por cuenta propia en su mayoría (Alemán, 2008; Escobar, 2009).

El transporte manual es un servicio de transporte público que traslada mercancías, utiliza como medio de trabajo el cuerpo como primer instrumento, otro medio de trabajo es el carretón o coche. El espacio al igual que en el transporte de pasajeros es otro medio de trabajo. Pero el espacio que ocupa el transportista manual es; la feria, el abasto y los mercados, y este espacio puede estar territorializado por entidades formales como el sindicato y asociaciones o por pequeños grupos.

Existe poca bibliografía desde la ciencia social acerca del transporte manual. Sin embargo un trabajo pionero se da en 1977 con Ricardo Valderrama y Carmen Escalante (antropólogos) que registran la biografía de Gregorio Condori Mamani, un **cargador** del Cusco-Perú. Este trabajo muestra; la migración rural-urbana, pautas culturales, inserción urbana, precariedad y explotación laboral en la que se encuentra gran parte de la población más vulnerable en el Perú de los años 70'. También es importante notar que este trabajo muestra la trayectoria laboral de Gregorio hasta llegar a ser un cargador, y desde allí se reconfigura un nuevo escenario (Valderrama y Escalante, 1977). En Bolivia en el campo de la literatura desde los años 70' se ha elaborado una metanarrativa¹ o un mundo construido literariamente (Goffman, 2006), alrededor del *aparapita* (Saenz, 1972; 1979; 1980; Viscarra, 2006) que sumado a las interpretaciones del estudio de Escalante y Valderrama dio origen a trabajos filosóficos (Moscoso, 1985; 1987) y expresiones artísticas (pintura y otras).

En 2008² una de mis principales inquietudes acerca del transporte manual, se centraba en que gran parte del transporte manual había sufrido una especie de *estigmatización*. Otra inquietud era señalar que si el transporte manual sufría de “pobreza” no se lo podía asociar mecánicamente a razones de pertenencia y concentración étnica, sino que respondía a la contracción de la economía en Bolivia desde 1985 y sus efectos en el mercado laboral³. Para contrarrestar esta *descomposición social*⁴ sectores como el transporte manual

¹ Metanarrativa se entiende como “cualquier teoría o interpretación que pretende ser universalmente válida y capaz de dar cuenta de los hechos en todo lugar y tiempo” (Spedding, 2011:32).

² El primer avance de esta tesis se presentó en 2008.

³ La pobreza en este sentido dejaría de ser abstracta y estigmatizadora para convertirse en una crisis global del mercado de trabajo producto de las reformas económicas de larga data y acentuada en Bolivia desde 1985.

⁴ Descomposición social se entiende como proceso por el cual un modelo de integración sufre un deterioro progresivo, sin embargo la descomposición social tiene una mirada negativa hasta pesimista. Por esto

accedían, creaban y la vez estructuraba *una nueva recomposición social*; un repertorio estratégico en distintos niveles. Sin embargo cabe puntualizar que si bien esta recomposición social sirve como salvaguarda y definir los terminos de juego en un nuevo mercado laboral de trabajo informalizado, este nuevo escenario no deja de presentar; tensiones, contradicciones y límites. En este punto quisiera citar el trabajo de Villegas (2012) sobre el transporte manual, dicho trabajo parece indicar que la **pobreza** del área rural “obliga” a sus pobladores (“campesinos”) a migrar temporal o estacionalmente, buscar trabajo como transportistas manuales ya que las disponibilidades del agente (*habitus campesino*) como del espacio de destino (*nicho económico-mercado*) son propicias para tal cometido. Esta investigación entiende que la *reproducción*⁵ del trabajo como transportista manual está “reservada” para agentes y espacios en una disponibilidad “armoniosa” y sin contradicciones, ni tensiones (Villegas, 2012). Si bien es valorable que este trabajo muestre algunas de las **estrategias laborales de los migrantes rurales** para insertarse en espacios urbanos cabe notar; **en primer lugar** que esta investigación solo muestra la migración interna rural-urbana como estratégica. Como hace notar Spedding (2012) la migración se ha tomado en términos de una etiqueta de ascendencia, de lo peor a lo mejor o de lo rural a lo urbano, se ha olvidado que puede haber traslados-espaciales por diferentes causas-fines diferenciados por casos concretos. Por ello, los hallazgos empíricos encontrados por el autor parecen coincidir en parte con las metanarrativas, puede que esto responda a que los estudios de caso que muestra el autor solo cubren a migrantes rurales, y no se tomó en cuenta a transportistas manuales ciudadanos (aquellos transportistas manuales que tienen como lugar de origen el área urbana y que no necesariamente han sido campesinos), donde

existió hasta llegar a un determinismo sociológico como bien Svampa lo hace notar, ya que ignora que también entra en juego la dimensión de una recomposición social, acciones colectivas que contrarrestan los efectos destructivos de un modelo (Svampa, 2008.)

⁵ Pierre Bourdieu fue uno de los teóricos sociales que quiso salvar la tensión epistemológica entre sistema y acción, introduciendo el concepto de *Habitus*, sin embargo muchos de sus trabajos hicieron que se lo considere como un determinista estructural, parafraseando: “Bourdieu ataco la ilusión (histéresis de los habitus) del actuar por voluntad propia, siendo que en gran parte somos títeres del sistema social”, o como indica Svampa la suspensión de la dialéctica entre estructura y acción, culminó en Bourdieu “(...) *en una suerte de esquizofrenia, pocas veces señalada: así mientras su análisis sociológicos terminaban por adoptar un claro sesgo reproductivista (el peso de las estructuras sociales sobre los agentes), sus posiciones políticas –sobre todo a partir de los años noventa- lo convirtieron en un paradigma de intelectual comprometido con los movimientos sociales.*”(Bourdieu, 2001; 2002. Spedding, 1999:6; Svampa, 2008:9; Baranger, 2004). Más allá de una crítica estéril, estas observaciones deberían tomarse en cuenta al momento de elaborar los marcos teóricos, para recuperar de cada autor lo que ayuda a explicar y no a encasillar lo que se pretende abordar.

el mencionado *habitus campesino* no tendría mucha relevancia para explicar los mecanismos de cómo se sustenta el transporte manual a lo largo del tiempo y principalmente en la actualidad. Pero más allá que la variable lugar de origen y la procedencia laboral sean campesina o no, esto no presupone ciertos tipos de disponibilidades innatas, es decir **ni la procedencia laboral campesina ni el lugar de nacimiento implica una mecánica en la sustentabilidad estratégica laboral necesariamente en el transporte manual**. Como indica Barragán: “(...) *el mundo del trabajo construye la experiencia cotidiana de la población migrante y no migrante de La Paz. Es precisamente la vivencia alrededor del trabajo en las calles y toda la organización que supone, la que cobra sentido para miles (...)*” (Barragán, 2009; 236). En **segundo lugar** acerca de la disponibilidad de ingresar y salir de **espacios urbanos** la literatura aproximadamente desde el año 1990 hace referencia a la apropiación de territorios-urbanos por organizaciones gremiales. Varios autores indican que los espacios para ser conservados como territorios conquistados necesitan de enrolamientos (afiliación) lo cual a la vez requiere cierta dinámica constante de relaciones y otras estrategias por parte de los afiliados (Rojas, 1992; Samanamud, 2003; Luna, 2007; Alemán, 2008; Pereira, 2009; Barragán, 2009). Los espacios en ferias y mercados se están *corporativizando* y por lo tanto entrar y salir de estos espacios para acceder a una fuente de trabajo ya no resulta ser tan sencillo ni armonioso.

Resulta mucho más fecundo en cambio, establecer cómo se construyen y se reproducen los repertorios estratégicos desde el transporte manual (desde su mundo de trabajo cotidiano) y qué paradojas, contradicciones y tensiones, presentan estos procesos. Por ello, en primer lugar se ha establecido que el transporte manual se considera a sí mismo como parte del transporte en general (como una forma del servicio de transporte más, en la cadena del transporte), y que su origen y existencia dependen de la importancia en su intervención en el proceso de producción de la circulación de mercancías es decir **entender al transporte manual desde un plano estructural y cotidiano** y no así de construcciones etiquetadas y estigmatizadas, destinadas a desaparecer o condenadas al “residuo humano” (Bauman, 2008). Segundo, que los **espacios-urbanos laborales** que operan en el llamado sector informal **se están cerrando o corporativizando en asociaciones y sindicatos**. Esta **forma resulta esencial para la defensa del espacio laboral y la legitimación del grupo**,

lo que en el presente ha llevado al transporte manual a reconocerse como transportistas y a establecer estrategias organizacionales de más largo alcance, no exenta de presentar dilemas.

1 UNIDAD DE ANÁLISIS Y POBLACIÓN OBJETIVO

La población de la investigación está compuesta por los afiliados al Sindicato de Mini-Transporte de Carga Manual, Estibadores y Serenos (SMT), El Alto. Si bien el SMT acoge a tres modalidades del transporte manual como: MiniTransportistas/Cocheros, Escaleras y Estibadores, los principales sujetos de esta investigación son los llamados *Cocheros (Mini Transportistas)*. Secundariamente se tomó a las otras modalidades como los escaleras y estibadores de la Feria de Villa Dolores.

El criterio para elegir a esta organización respondió principalmente de acceso a la información y de haber tenido con anterioridad algún conocimiento sobre ellos. En el transcurso de la investigación se fueron manifestando los demás criterios que justifican plenamente su elección, siendo que el Sindicato tiene un considerable número de afiliados y opera en una de las Ferias Callejeras centrales más grandes de El Alto. También el sindicato en términos de vida organizacional presenta una fuerte consolidación y antigüedad dentro del Transporte Manual.

2 TÉCNICAS APLICADAS

La principales técnicas utilizadas son: Observación no Participante y Participante, gracias a la convivencia y experiencia con los transportistas manuales desde el primer acercamiento, hasta el haber podido participar en reuniones del directorio y trabajar como: *aprendiz de transportista manual*. En el curso de la investigación se fueron registrando 5 diarios de campo divididos y codificados cronológicamente con un numero por año; 2008(diario 1), 2009(diario 2), 2010 (diario 3), mediados de 2012 al 2013(diario 4) y parte del año 2014 (diario 5). Se debe admitir que al principio de la investigación no se tuvo una rigurosidad en registrar y codificar los diarios, sin embargo esto se fue subsanando posteriormente, básicamente la manera de codificar los diarios fue dividirlos por años y leer y releer las anotaciones para clasificar/etiquetar y reflexionar sobre los informantes y los recurrentes temas que se presentaron.

Entrevistas No Estructuradas. Las entrevistas no estructuradas, se hizo a afiliados con quienes se tuvo encuentros breves y largos, esto especialmente al comienzo de la investigación. De este proceso surgieron los principales ejes temáticos, que fueron registrados en los diarios de campo.

Entrevistas Semi-Estructuradas, Encuesta y datos obtenidos en los archivos y listas del SMT: cabe hacer una aclaración en este punto, como se verá en el desarrollo de este trabajo; el total de la población del SMT es algo complejo de entender porque no corresponde en su cabalidad a un análisis cuantitativo.

El SMT tiene una población formal y otra real, partiendo de ambas se pudo establecer para la **modalidad de Minitransportistas/Cocheros** en Villa Dolores una población de “**200**” afiliados (se podría decir que este fue el marco muestral). De los cuales se hizo una revisión de los files (carpetas) que estaban en el archivo de la organización, de ahí se obtuvo **106 files** (fue algo así como mi “*tamaño de muestra impuesta*”) de afiliados activos (se cotejó con la lista actualizada hasta mayo de 2014) de donde se extractó una información general (con algunos vacíos, que se completó con una encuesta). Al revisar las carpetas de los 106 afiliados se encontró los siguientes documentos: folder rotulado con el número de control municipal (CM) a veces con el nombre del afiliado que contenía en algunos casos los siguientes documentos: *Cartas para solicitar el ingreso al SMT, Memorándum de ingreso, Hoja de Kardex, Cedula de Identidad, Hoja de censo general para fines de atención médica, Certificados de Nacimiento, Certificado de Matrimonio, Libreta de Familia, Certificados de buena conducta expedida por el SMT a solicitud del afiliado, Certificado de antecedentes, Croquis de domicilio, Tarjeta de operación, Solicitudes de traspaso, Actas de compromiso, Minutas de compra y venta del puesto, etc.* Por la variedad de la documentación que se presenta en estas carpetas y de las cuales los documentos que con frecuencia se encontró (cedula de identidad, hoja de kardex, hoja de censo para fines de atención médica y memorándum de admisión) se recuperó la siguiente información: *Número de control municipal (CM); Nombres y Apellidos; Fecha de Nacimiento; Lugar de Nacimiento; Estado Civil; Profesión; Domicilio; Fecha de ingreso al SMT.* Por la misma razón de que algunas carpetas de los 106 solo contenían por ejemplo hoja de kardex o en algunos casos solo la cedula de identidad, se llenó los vacíos de información con una encuesta a 20 afiliados recuperando la misma **información general** como; CM, Nombres y

Apellidos; Fecha de Nacimiento; Lugar de Nacimiento; Estado Civil; Profesión, Domicilio, Fecha de ingreso al SMT.

Al mismo tiempo de estos 106 afiliados se hizo **entrevistas semi-estructuradas a 39** de manera no probabilística, es decir se entrevistó a 39 afiliados de los 106 con quienes se pudo tener un acercamiento más de confianza, con una guía de preguntas (sumada la información general) para profundizar algunos temas de interés, como: *Ocupación a la que se dedica principalmente; Que días y en que horarios trabaja con coche y/o como estibador; Si tiene familiares que trabajan en el Sindicato y otras.*

Acerca de los informantes claves en este trabajo, se debe admitir que no se tuvo pensado desde un principio acudir a esta técnica, sin embargo en el camino de la investigación se fueron generando de alguna manera esta clase de informantes. Cuando se tuvo que investigar sobre temas que se relacionan a la constitución histórica del SMT, por ejemplo específicamente con su **fundación** se acudió a afiliados que son considerados por los demás afiliados como los; **“fundadores”**, que desde 1985 (año de fundación del SMT) y en la actualidad siguen activamente trabajando (2015) entre estos a: *Carlos Condori y Benjamín Condori*. En temas relacionados con la **continuación en la constitución del sindicato** posterior a 1985 podemos citar a: *Vitaliano Mamani* (quien tramito los duplicados de la personería jurídica, el reglamento y estatuto del SMT, así como dio la iniciativa de afiliarse a la Federación Andina de Chóferes 1ro. de Mayo), también a *Benigno Apata y José Cutipa* (por ejemplo fue José Cutipa quien estuvo presente en los conflictos de límites con otra organización de transportistas manuales, etc.). Así se pudo ir dividiendo a los informantes a quienes se acudió más, esto según su experiencia como afiliado en el tiempo que lleva trabajando en la feria. Para los temas de interés, a continuación se presenta el siguiente cuadro para mostrar la antigüedad⁶ y calidad del informante y el tema relacionado con su experiencia:

⁶ La antigüedad tiene un sentido impreciso en el SMT por una parte se la puede definir de una manera cuantitativa, es decir la antigüedad es la sumatoria de años que lleva el afiliado en el SMT, y por otra en esta definición no se puede soslayar la relación de fuerzas subjetivas dicotómicas entre el antiguo y el nuevo, de ahí se colige que al definir al nuevo se define al antiguo, y el nuevo en muchos casos en el SMT es aquel que más allá de no estar mucho tiempo en el SMT y ser un novato en las técnicas de trabajo también no tenga una presencia activa. Este es el principal problema para definir solo cuantitativamente al antiguo ya que el estatus de antiguo en el SMT abre la posibilidad que este tenga más voz y voto en la organización, para una prueba de esto en entrevista a Julian en fecha 24/04/15 se le pregunto si él me podría decir quién es el antiguo y él decía: *“no hay antiguos, ya que pocos han hecho algo por la organización”*. Por tanto para

LISTADO DE INFORMANTES CLAVES

| N° | NOMBRES APELLIDOS | AÑO DE INGRESO /ANTIGÜEDAD | CALIDAD DEL AFILIADO Y ALGUNOS TEMAS RELACIONADOS A SU EXPERIENCIA | EDAD | FORMA DE OBTENCIÓN DE LA INFORMACIÓN | | |
|----|--------------------|----------------------------|--|------|--------------------------------------|--------------|--|
| | | | | | FILE /CARPETA | CUESTIONARIO | ENTREVISTA -Entrevista No Estructurada (ENE) -Entrevista Semi Estructurada (ESE) |
| 1 | Carlos Condori | 1985 | -FUNDADOR-ANTIGUO. -Historia del SMT. | 45 | SI | NO | -ENE |
| 2 | Benjamín Condori | 1985 | -FUNDADOR -ANTIGUO. -Historia del SMT. | - | NO | NO | -ENE |
| 3 | Vitaliano Mamani | 1990 | -EX-STRIO. GRAL. -Historia del SMT. -Conflicto de límites área trabajo. -Orador. ⁷ | 54 | SI | NO | -ENE -ESE |
| 4 | Benigno Apata | 1993 | -EX-DIRIGENTE-ANTIGUO. -Historia del SMT. | - | SI | NO | -ENE |
| 5 | Faustino Rojas | 1995 | -EX-DIRIGENTE-ANTIGUO. -Historia del SMT. -Migración. | 52 | SI | SI | - ESE |
| 6 | Calixto Tola | 1995 | -ANTIGUO. -Historia del SMT. | 54 | SI | NO | -ESE |
| 7 | Teófilo Ortiz | 1996 | -EX-DIRIGENTE -ANTIGUO -Laboral. | 47 | SI | NO | -ESE |
| 8 | Florencio Calamani | 1996 | -ANTIGUO. -Historia del SMT. -Laboral. | 59 | SI | SI | -ESE |
| 9 | Crescencio Felipes | 1997 | -ANTIGUO. -Laboral. | - | SI | NO | -ENE |
| 10 | José Cutipa | 1999 | -EX-STRIO. GRAL. -Historia. -Conflicto de límites área de trabajo. | 43 | SI | NO | -ENE |
| 11 | Paulino Yupanqui | 1999 | -ANTIGUO. -Laboral. -Orador. | 64 | SI | NO | -ESE |
| 12 | Marcelino Condori | 2000 | -EX - STRIO. GRAL. -Parentesco en el SMT. | 48 | SI | NO | -ESE |
| 14 | Cesar Maydana | 2000 | -EX -DIRIGENTE-ANTIGUO. -Historia del SMT. -Laboral. | 40 | SI | NO | -ESE |
| 15 | Eugenio Oscori | 2001 | -EX-DIRIGENTE -ANTIGUO. -Manejo de los fondos SMT | 55 | SI | NO | -ENE |
| 16 | Eduardo Condori | 2002 | -ANTIGUO. -Laboral. | 57 | SI | NO | -ESE |
| 17 | Eliseo Aquice | 2003 | -EX-DIRIGENTE. FEDERACIÓN DE TRABAJADORES CON CARRETÓN-ANTIGUO. -Laboral. | 39 | SI | NO | -ESE -ENE |

definir al antiguo en este trabajo se ha considerado que el antiguo es aquel que ha estado en la organización por más de tres años (tiempo que supone que trabajando constantemente obtenga las técnicas del transportista manual y se haya interiorizado en los problemas del sector) además que tenga una presencia activa dentro de la organización que se traduce muchas veces en haber sido dirigente (se ha visto que muchos que los nuevos aceleran su antigüedad siendo dirigentes) y asistir a reuniones y trabajar activamente en la feria.

⁷ El **orador** en el SMT son los afiliados que más intervienen en las asambleas dando su opinión, los oradores en muchos casos son antiguos y a la vez pueden ser que hayan sido dirigentes, así también pueden ser las figuras morales ya que en sus intervenciones siempre recomiendan con un discurso moral de buen comportamiento del afiliado.

| | | | | | | | |
|----|-----------------------|------|---|----|----|----|--------------|
| 18 | Freddy Condori | 2005 | -EX-DIRIGENTE -ANTIGUO. -Laboral. | 23 | SI | NO | -ENE |
| 19 | Melecio Concha | 2006 | -EX-DIRIGENTE -ANTIGUO. -Laboral. | 42 | SI | SI | -ESE |
| 20 | Evaristo Calamani | 2006 | -EX-DIRIGENTE -ANTIGUO - Estudiante Universitario. - Laboral. | 25 | SI | NO | -ENE |
| 21 | Hernando Quispe Sinka | 2006 | -EX-DIRIGENTE (jefe de sector)- ANTIGUO. | 51 | SI | NO | -ENE |
| 22 | Germán Flores | 2007 | - EX-DIRIGENTE-ANTIGUO -Laboral. | 40 | SI | NO | -ENE |
| 23 | Hernán Condori | 2007 | -EX-DIRIGENTE -ANTIGUO -Laboral. | 35 | SI | NO | -ENE |
| 24 | Felipe Cusiquispe | 2008 | -EX-DIRIGENTE-ANTIGUO. -Elecciones en el SMT | 41 | SI | NO | -ENE |
| 25 | Julián Héctor Plata | 2009 | -EX-DIRIGENTE -ANTIGUO -Estudiante universitario. | 25 | SI | SI | -ESE -ENE |
| 26 | Roberto Carlos Mamani | 2010 | -EX-DIRIGENTE -ANTIGUO -Laboral | - | NO | NO | -ENE |
| 27 | Fermín Condori | 2010 | -EX-DIRIGENTE -ANTIGUO -Laboral. -Parentesco. | 36 | NO | NO | -ENE |
| 28 | Alfredo Limachi | 2011 | -NUEVO. -Laboral. | 18 | NO | SI | -ESE -ENE |
| 29 | Víctor Vera | 2012 | -NUEVO. -Laboral. | 17 | NO | SI | -ESE |
| 30 | Basilio Paxi | 2003 | -ANTIGUO. -Laboral. | 42 | NO | SI | -ESE -ENE |
| 31 | Edson Ibañes | 2013 | -NUEVO. -Laboral. | 26 | NO | SI | -ESE |
| 32 | Joaquín Marca | 2013 | -NUEVO. -Laboral. | 49 | NO | SI | -ESE -ENE |
| 33 | Pedro Poma | 2013 | -NUEVO. -Laboral. -Migración. | - | NO | SI | -ESE -ENE |
| 34 | Edwin Felipes | | -EX-STRIO. GRAL. -Laboral. | 36 | NO | NO | -ENE |
| 35 | Gumersindo Gallardo, | | -EX-DIRIGENTE -Laboral. | - | NO | NO | -ENE |
| 36 | Lucio Chaves | | -EX-STRIO. GRAL. -Laboral. | 56 | SI | NO | -ENE |

FECHA: Diciembre de 2014

Como se nota en este cuadro los “informantes claves” son afiliados que se encuentra dentro del grupo de las 39 entrevistas semi-estructuradas que se realizó. Sin embargo otros no se encuentran dentro de estas 39 entrevistas semi-estructuradas, ya que a estos otros se les hizo entrevistas no estructuradas que se fueron registrando en los diarios de campo. En algunos casos, como se ve en el cuadro se encontraron sus files y en otros no, lo mismo sucede con hacerles el cuestionario a este grupo de “informantes claves” para llenar las preguntas generales, es decir a algunos se les hizo el cuestionario y a otros no. Por último dado que una de mis críticas consistía en que se debe tomar en cuenta a diferentes informantes, no solo seguir ciegamente el método de *bola de nieve* que muchas veces desemboca en afinidades selectivas según al investigador y los sesgos que esto conlleva para la investigación, se ha tratado de abordar a variedad de informantes: por su edad, por

su trayectoria laboral, migratoria, dirigencial, antigüedad, etc. a partir de las listas que se pudo recabar.

3 MARCO TEÓRICO

El marco teórico que se presenta a continuación no pretende ser una discusión banal al enmarcarse en ser partidario de una de las dos grandes corrientes teóricas como la: macro-social o micro-social, estructura o agente etc. a sabiendas de las tensiones epistemológicas que se disputan y que están en constante debate en el campo académico de la ciencia social (Bourdieu y Wacquant, 1995; Svampa, 2008; Latour, 2005). El presente marco teórico se fue ajustando a partir de la necesidad de tener herramientas conceptuales que den claridad a un intento de reflexividad (Guber, 2005), de ahí se trató de recuperar solo algunas conceptualizaciones teóricas que se exponen a continuación.

3.1 Estrategia laboral

Escobar y Guaygua (2008) indican que las estrategias familiares de trabajo tienen como meta reproducir y asegurar a la misma familia u hogar movilizando desde allí posibilidades de inserción laboral de toda la familia nuclear y extensa mediante la búsqueda de trabajo⁸ en el mercado de trabajo.

En este sentido el presente trabajo considera la estrategia de trabajo a partir de la inserción laboral a través de la organización⁹ (sindicato), que está **orientada** a captar fuerza de trabajo seleccionada, donde se despliega otras estrategias de trabajo para la reproducción de la misma organización y por ende de su fuente laboral.

Para establecer con precisión el concepto de estrategia de trabajo como se indicó, será centrando la mirada en el sindicato u organización, pero recuperando provisionalmente parte de la definición de estrategia de trabajo de los autores Escobar y Guaygua quienes

⁸“(...)Trabajo como fuente regular de ingresos puede considerarse uno de los factores más importantes en la explicación de los cambios en el bienestar de los hogares”. (Escobar y Guaygua, 2008:1)

⁹Como indica Pereira; en el caso de Sector Informal para los gremios “(...) la organización es la única posibilidad de garantizar la supervivencia en sus fuentes de trabajo” (Pereira, 2009: 47)

acudiendo a Bourdieu¹⁰ (1997) indican que:“(…) *la noción de estrategia no alude a una elección racional como cálculo de medios fines, ni como completamente irracional; la estrategia, en este sentido, debe entenderse como un producto del “sentido práctico”, del conocimiento del juego y de las posibilidades de innovación que plantea una situación determinada*”(Escobar y Guaygua: 2008:18). Este sentido práctico para la organización se manifiesta al expresar todo un abanico de modos de adecuarse (saber jugar el juego) a las situaciones de su ambiente socio-laboral de forma colectiva e individual. Establecer sus estrategias a través de la apropiación del espacio (operativizar su área de trabajo), establecer tratos (pactos) sociales tácitos y expresos con los sujetos y colectividades con los que interactúa el transportista manual, etc. son formas de un sentido práctico, que se debe contextualizar al lugar de la feria de Villa Dolores, a la particularidad de la organización y sus sujetos.

La organización también se verá como **núcleo integrador** (*soporte relacional*) que vincula al individuo (trabajador) con la colectividad, desde el sindicato hacia la sociedad. El sindicato es por excelencia un medio estratégico de trabajo y al mismo tiempo en ciertos espacios tiene el fin de integrar a sus individuos a la sociedad para visibilizarlos. Svampa (2003) menciona que el trabajo es un principio de integración (socialización, cultura del trabajo) a partir del cual se definen soportes colectivos del sujeto.

3.2 Organización y Espacio

Sobre organizaciones y actores que operan en espacios públicos del sector informal existe una visión “restringida” y otra “amplia” sin que por ello ambas distinciones sean tajantes. La **visión restringida** recoge la siguiente definición de *organización* con relación al espacio:

“Sindicato es una comunidad de carácter gremial (mismo oficio), es decir una organización de productores que tienen la propiedad colectiva sobre determinados

¹⁰ Específicamente **estrategia** entendida como la perpetuación del ser social constituido, constituyéndose, constituyente. Esta estrategia está inmersa en una estructura de disponibilidades pero presente al tacto de la situación del momento (temporalidad) cara a cara. Una estrategia es estratégica en tanto es y no es consciente por eso: la estrategia no es un cálculo planificado, ni un marco rígido de reglas o normas, sino el de **saber jugar el juego**, adelantarse antes que planificar (como buen jugador), aprender el sentido del juego (Bourdieu, 1994: Bourdieu y Wacquant, 1995).

recursos de su actividad económica, que usufructúan los mismos de manera individual y que asume un modelo institucional centralizado y jerárquico para asumir un rol redistributivo (reciprocidad) a nivel social, económico y político” (Aleman, 2008: 17, 19, 21).

En esta perspectiva una colectividad se forma y se mantiene por un objetivo material que es el control del espacio para mantener con preferencia una actividad económica determinada. Esta visión advierte que lo primero que debe hacerse para comprender a una organización es partir del carácter económico y desde allí ver sus otras configuraciones. En este marco el control económico del espacio necesita de mediaciones legales (y otras) entre la organización (más que todo a nivel ejecutivo) y los aparatos estatales para consolidar el control del espacio público en disputa o conflicto (Rojas, 1992). Si partimos de este hecho y lo llevamos al extremo; la organización sería como un “cuerpo burocrático sólido y monolítico” y así el sindicato solo cumpliría una especie de función de vitrina (Escobar, 2008; 110) es decir solo serviría para solucionar conflictos internos y externos formales pero no de otra índole. Es precisamente en este vacío que una **visión amplia** recalca que en un **ESPACIO en conflicto** se desarrollan diversas prácticas sociales cara a cara construidas desde los micro-espacios donde la acción del cuadro administrativo (Weber, 1944) es decir la organización desde un plano directivo (directorío, nivel ejecutivo), es otro componente más en la construcción social del espacio y la organización. Bajo esta perspectiva la organización se flexibiliza y se estructura en un espacio fragmentado por donde ya se pueden articular múltiples estrategias formales y no formales para legitimar y (re)crear la ocupación del espacio mediante la organización y principalmente por otros soportes sociales a nivel de los agentes. (Samanamud, 2003)

En este sentido el **SMT es una organización de carácter laboral que tiene la posesión colectiva de la feria callejera de Villa Dolores para usufructuarla de manera individual y colectiva a partir de la articulación de múltiples estrategias**. Si bien el cuadro administrativo es el lugar formal (legal) de la organización donde se planifica y controla ciertos aspectos de la producción del transporte y se gesta ciertos recursos y se distribuye, y donde se da una identidad y cohesión al transportista manual, esto resulta ser insuficiente para visualizar otras estrategias no formalizadas en el transportista manual que

se tejen a partir de interacciones cara a cara entre afiliados y otros, a este nivel se puede ver que existen disputas y acuerdos en una atmosfera de relaciones de fuerza/poder (Foucault, 1981) que penetran en todos los canales de intercambio (redes sociales) dentro la organización y fuera de ella y que inciden en la toma de posesión de este espacio mediante la colectividad y los agentes.

3.3 Medios de Trabajo y Cuerpo.

*A toolmaking animal*¹¹

Según Marx la utilización de medios de trabajo refleja el grado de desarrollo en las formaciones económico-sociales del pasado (Marx, 1981: 218). Esta premisa ha sido reinterpretada en una manera “desarrollista” (incluso se podría decir que Marx así lo veía), entre los manuales de economía política más divulgados definen al medio de trabajo como “(...) a todas las cosas de que se sirve el hombre para actuar sobre los objetos que han de ser elaborados. (...) Marx señala que las épocas económicas se distinguen unas de otras no por lo que se produce, sino por los instrumentos que se emplean en la producción de bienes materiales” (Nikitin. 1980:7), en este sentido el medio de trabajo puede ser percibido entre la polarización de lo primitivo y lo moderno¹². Por otro lado esta teoría (económica política) tiende a dividir al medio de trabajo de la fuerza de trabajo misma, como una condición material y externa a su ser, como un desarrollo objetivado y observable. Si bien esta observación es acertada al señalar que un medio de trabajo es el resultado de la *acumulación*– “desarrollo”, esta definición borra/invisibiliza al mismo tiempo la **trasmisión tecnológica** en los cuerpos como “instrumentos” mismos. La trasmisión es un acto de la **técnica corporal** socialmente efectuada por la tradición (costumbre, el exis, lo adquirido) e *in situ*, “Con anterioridad a las técnicas de instrumentos, se produce un conjunto de técnicas corporales” (Mauss, 1971:342).

Ahora bien al considerar el cuerpo como primer instrumento, esto nos plantea la siguiente pregunta; cómo se produce esta trasmisión tecnológica y cual el soporte qué lo sustenta.

¹¹ *Un animal que fabrica herramientas* decía Marx citando la definición de hombre que hacia Franklin (Marx, 1981; 218)

¹² Marx si bien decía que los medios de trabajo reflejan el grado de “desarrollo”, también los medios de trabajo son *indicadores de las relaciones sociales bajo las cuales se efectúa ese trabajo* (Marx ,1981:70), es decir los medios de trabajo pueden indicar hasta qué punto un modo de producción puede echar mano de medios de trabajo para seguir existiendo sean estos “primitivos” o no.

Como se dijo, Mauss y Bourdieu han explicado este fenómeno como transmisión de estructuras de *habitus*, lo que les ha valido ser considerados incluso como deterministas estructuralistas (Svampa, 2008). Si tomamos en cuenta al *habitus* como algo estructural y estático podemos llegar adoptar un discurso esencialista, como en el caso de los transportistas manuales que describe Villegas (2012) encasillándolos y reduciéndolos a meros *habitus campesinos*. Pero podemos recuperar del mismo *habitus* el margen estratégico del agente: **“El *habitus* es esa especie de sentido práctico de lo que hay que hacer en una situación determinada (...)** (Bourdieu, 1997:40). Si bien el *habitus* opera en el cuerpo (*hexis*) como una transmisión y estructura que guía al cuerpo mismo¹³, este no lo obliga mecánicamente ya que debe ser una creación insitu y legitimada, este pequeño espacio es el que abre a considerar el tacto con la realidad material de la situación en el acto y la experiencia.

Hechas estas consideraciones teóricas entenderemos al “medio de trabajo” en un sentido amplio, a diferencia de Marx quien indica que un medio de trabajo “es una cosa o conjunto de cosas que el trabajador interpone entre él y el objeto de trabajo” y que la tierra es el primer arsenal de medios de trabajo, Mauss muestra que: *“El cuerpo es el primer instrumento del hombre y el más natural (...) el objeto y medio técnico más normal del hombre es su cuerpo”*. Según Mauss el error del pasado ha constituido, en pensar que existe una técnica, solo cuando hay un instrumento. (Marx, 1981: 217; Mauss, 1971: 342. Lechte, s/f). Para esto en primer lugar se hará un aterrizaje forzoso del concepto de medio de trabajo desde un punto metodológico prosaico, para ello se entenderá al medio de trabajo desde la economía política; **como la cosa que se interpone entre el trabajador y el objeto de trabajo, el cual se materializara en el coche y la escalera**. Hecha esta tarea, en segundo lugar se pasará a las técnicas corporales (una tecnología antes que el concepto genérico de oficio), en un sentido de esquemas corporales adquiridos e innovados, donde se comenzara a cerrar la brecha entre el actor (técnica corporal) y el objeto (medio de trabajo) en una capacidad de agencia recíproca (Latour, 2006). Pero esto solo será posible en una descripción de la situación en el proceso de trabajo del minittransportista en el microcosmos social de la feria.

¹³“Los hombres hacen su propia historia pero no la hacen a su libre arbitrio, bajo circunstancias elegidas por ellos, sino bajo aquellas circunstancias con que se encuentran directamente, que existen y les han sido legadas por el pasado” (en Svampa, 2008:9).

3.4 Nueva Identidad

¿Por qué resulta necesario hablar de identidad en el SMT? Sería más sencillo indicar que en dicho sector, como grupo laboral existe un solo objetivo, es decir que los minitransportistas solo se reúnen y se organizan para explotar y defender su territorio laboral y nada más. Sin embargo, la realidad del SMT va más allá de este frío cálculo y tiene su particular complejidad. La identidad del transportista manual cumple un rol importante que hace posible incluso su existencia como sector. Para comprender la identidad partimos de que la identidad es la: **composición de la diferencia**, dicha identidad no es ahistórica, de lo contrario se caería en un discurso esencialista (Spedding, 2008) contraproducente al cambio y al tacto contextual. Según Barragán, desde una perspectiva constructivista; la identidad no es una transmisión pulcra si no son continuos de invención, de tensiones y contradicciones, y son contextuales y relacionales, sus espacios multidimensionales pueden confluír y pueden disputarse. Bajo esta perspectiva *la identidad es la identificación de experiencias y prácticas cotidianas de vida no exentas de relaciones de poder, buscar y explorar las representaciones y significados que se atribuyen a categorías de identidad es la premisa* (Barragán, 2009). Como se dijo en el inicio, existe pocos trabajos desde la ciencia social sobre la actividad específica del transporte manual, por lo tanto no se puede decir mucho sobre lo que respecta a la construcción de su identidad, a menos que veamos que al parecer fueron blanco de distintos estigmas muchas veces ajenos a su realidad (Rivera, 2006). Desde 1985, fecha en que se fundó formalmente el SMT, los que han sido miembros han inventado y adoptado distintas formas de pertenencia e identificación con esta forma de trabajo y el significado de pertenecer al SMT. Citemos algunos de estos rasgos: el sólo hecho de construir una organización ya representó una autoreflexión e introspección de construir colectivamente la identidad del transportista manual, que se renueva en cada conmemoración festiva tanto en su fundación como en otras festividades; la adopción de símbolos como el escudo del SMT; los overoles de color verde con sus respectivos bordados con el logo del SMT; las tarjetas de operación; el manejo de su área de trabajo y las lealtades construidas, etc. funcionan como marcadores distintivos para autoidentificarse y diferenciarse de otras organizaciones dentro o fuera del transporte

manual. Esta composición de su diferencia que es la construcción de la identidad del transportista manual del SMT es efecto indudablemente de su momento histórico en el desarrollo de su actividad laboral. Las presiones externas los han conducido a distinguirse y fortalecer su unión elaborando una identidad propia. Sin embargo (y aquí es donde principalmente se nota la distinción y complejidad de entender la identidad del transportista manual) a diferencia de otros sectores o instituciones organizacionales, los transportistas luchan interna y externamente por presentarse como agentes disciplinados, adoptando ethos de constantes rupturas con ciertos estigmas construidos. Así, mientras se adopta objetivamente el overol como un atuendo para desarrollar adecuadamente su trabajo, al hacerlo se hace una ruptura con imágenes estigmatizadas de cómo debería ser un transportista manual. Ahora bien, si se asume que ciertos estigmas vagan como espectros por el transporte manual, ¿cómo debería entenderse esto y como debería entenderse y explicarse un estigma? Goffman (2006) indica que un estigma genera una identidad deteriorada. Dentro de un marco constructivista esta identidad deteriorada también estaría sujeta a cambiar, de ahí se puede decir que la identidad del transportista manual no es inmóvil, sino que se mueve hacia una disputa tensionada y yuxtapuesta entre una identidad deteriorada y una identidad dignificada/nueva, en una relación de fuerza según el contexto en el que se plantea (si bien esta premisa parte del supuesto de que el transporte manual está estigmatizado en parte, esto responde a razones multicausales/multidimensionales difíciles de identificar por eso hasta espectrales, ya que parte de supuestos generales como; el menosprecio por el trabajo manual (Rivera, 1988), las asociaciones con grupos estigmatizados como alcohólicos, etnias que se consideraban atrasadas, etc. todos estos estigmas resumidos muchos veces en la imagen del q'ipiri -aparapita) así se podría entender que el transportista manual aspire en ciertos escenarios a un proceso de desestigmatizar su identidad utilizando para eso en primer lugar a su institución sindical.

4 PREGUNTAS QUE ORIENTO LA INVESTIGACIÓN

-¿Por qué el transporte manual es un lugar estratégico laboral frente al desempleo, y como es que los “*mini transportistas*” específicamente los *cocheros* tienen la capacidad de cambiar y crear nuevas estrategias de trabajo e identidad; y que rol juega la organización?

5 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

-Describir el proceso de Q'ipirapitas a Cocheros.

-Localizar y analizar las estrategias de producción y de trabajo del MiniTransportista en este espacio.

-Explorar y analizar los elementos de la organización en la construcción de estrategias de identidad laboral y las relaciones con la federación e instituciones estatales y otras.

CAPITULO II. *La Feria y el Transporte Manual*

1 LA FERIA DE VILLA DOLORES Y LOS MINITRANSPORTISTAS

La ciudad de El Alto es una de las ciudades con mayor crecimiento poblacional en el departamento de La Paz. Al obtener su independencia administrativa formando la cuarta sección de la Provincia Murillo, ha ingresado en el escenario nacional como una de las ciudades más importantes de Bolivia (Sandoval y Ayllon 1992). Parte de su importancia se explica por ocupar un espacio estratégico entre la ciudad de La Paz y sus áreas rurales y la conexión con otros departamentos, estableciendo así un flujo comercial entre la ciudad de La Paz, sus áreas rurales y el resto del país. En el distrito uno, se encuentra la Zona de **Villa Dolores**¹⁴ siendo la primera en crearse en 1942 en un 14 de Septiembre. Su nombre se debe al reconocimiento a Doña Dolores de Téllez Reyes esposa del dueño de la hacienda *Ch'usa Marka*, hoy Villa Dolores¹⁵. A decir de Quispe “La complejidad urbana es la que identifica a este viejo territorio alteño; fácilmente se confunden vendedores con compradores (...)” (Quispe, 2004:98). Por lo tanto Villa Dolores es un área comercial por excelencia. Al mismo tiempo el contraste de edificios y casas pequeñas muestra que la Zona de Villa Dolores está sectorizada, donde existen periferias y centros ampulosos. Por ello no es raro encontrarnos con avenidas de cemento y avenidas de tierra separadas a menos de tres cuadras, en algunos lugares con un sistema de alcantarillado y en otro dejando que el agua corra por donde pueda; todo esto en una complejidad unísona.

En la zona de Villa Dolores existe un flujo comercial intenso por ser un lugar distribuidor de mercancías a precios módicos. La particularidad de este espacio se basa prácticamente en ser un lugar de comercio de alimentos y otros productos; las personas que acuden a abastecerse de alimentos a este lugar le llaman la "Feria de Villa Dolores". Esta feria comienza a surgir por el año de 1980; muchos MiniTransportistas (MT) coinciden al decir que esta feria la hicieron ellos, junto con las vendedoras, porque aquí solo había basura “*nosotros hemos limpiado este lugar*”. También mencionan los transportistas manuales que

¹⁴Ver Anexo 1

¹⁵ En memorias de la Fundación de la Zona de Villa Dolores. Documento de la Junta de Vecinos 1992

la feria era pequeña, sólo llegaba hasta calle 4, con el transcurrir del tiempo y el aumento de la población fue creciendo hasta hoy abarcar hasta 40 manzanos de Villa Dolores.

El mercado "formal" de Villa Dolores se encuentra entre la Calle 9 y 10, este mercado cuenta con una infraestructura (mercado cerrado), sin embargo "los antiguos mercados ya no son vigorosos en tanto que las ferias callejeras han tomado el dinamismo" (Rivera 1996). Al respecto Mazurek haciendo referencia a las ferias las describe como "supermercados a cielo abierto" y es un fenómeno que se encuentra en distintos territorios del mundo; que a la vez constituyen las formas antiguas y más eficientes del comercio urbano. La proliferación de estos espacios se ha producido en parte por las crisis laboral efecto de los cambios de modelos económicos; un ejemplo es que entre 1981-1990 en el caso de los comerciantes en La Paz su incremento fue de 18.217 (Pereira 2009; 72), pero también estos espacios responden a aspectos propios de las mismas sociedades.



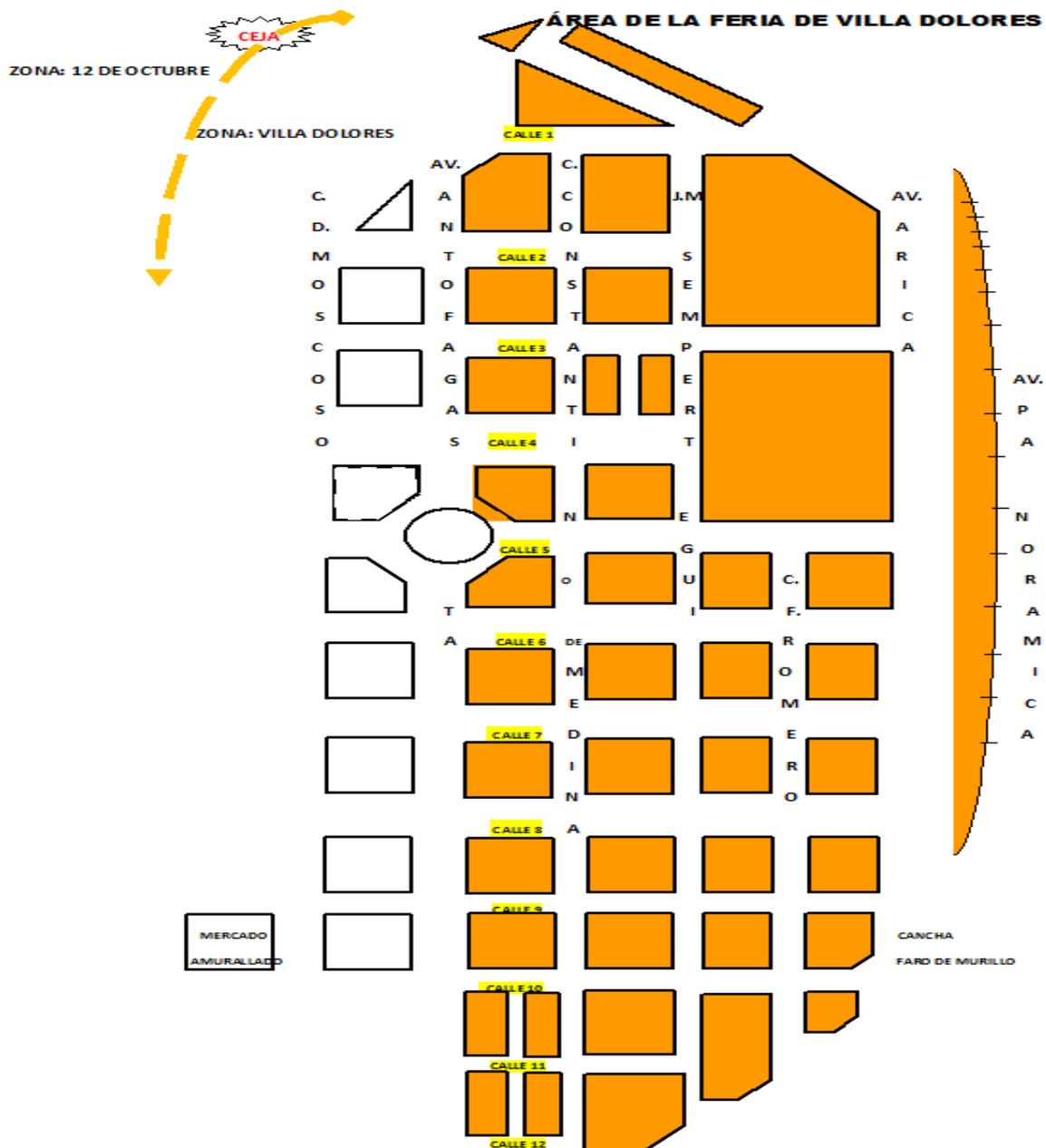
Foto 1. Feria de Villa Dolores 10/10/14. Fotografía por Marco Arnés y Julio Cesar Mita M.¹⁶

La Feria callejera diaria de Villa Dolores, espacialmente comienza desde la calle 1 hasta la calle 9, a veces hasta la calle 11 dependiendo del día y la hora. Pasa por la Avenida Panorámica, la Calle Sempertegui, la Calle Constantino de Medina, hasta la Avenida Antofagasta. Dos de estas avenidas (Panorámica y Antofagasta) son las que delimitan la

¹⁶ Las fotografías realizadas por Marco Arnes y Julio Cesar Mita M. fue una colaboración de Marco con su apoyo técnico a raíz de una amistad entablada por los años 2012 y mediante el grupo de activismo; *El Colectivx Ch'ixi*.

feria de Villa Dolores. Desde aquí tomaremos este término (feria) para hablar del mercado de alimentos de Villa Dolores, y para no causar confusión. La FERIA es ese lugar donde vendedoras, transportistas, compradores, transeúntes, etc. han tomado las calles haciéndolas suyas. Entre *chiwiñas*, tarimas, tiendas, y anaqueles gobiernan ese lugar que no parece ser de nadie, pero cada territorio en este espacio tiene su correspondiente “dueño”.

ÁREA DE MANZANOS DE VILLA DOLORES QUE ABARCA LA FERIA¹⁷



¹⁷ Diseño de Mapa por Julio Cesar Mita M. La Feria de Villa Dolores se expande o contrae según el día que llega carga y los compradores y vendedores ponen en movimiento la compra y venta de mercancías. La feria

En la Av. Panorámica existe una hilera de camiones y carpas; en esta avenida antes solía pasar el tren, aún sigue habiendo vestigios como las rieles del ferrocarril que con el paso del tiempo se están quedando enterradas. Cerca de esta avenida y compartiendo casi el mismo territorio se encuentra la Av. Arica, ambas son a veces confundidas pero lo que delimita a las dos avenidas es el carril del tren. En 2010 se empezó a asfaltarla después de resolver un gran problema de límites con el Municipio de La Paz. En calle Manuel Sempertegui hay tarimas y chiwiñas y una que otra carpa pequeña, tiendas, agencias y anaqueles, esta calle esta adoquinada desde su inicio hasta su fin. En calle Constantino de Medina hay muchas tarimas, anaqueles y tiendas; como se encuentra más cerca del centro de la Ceja hay concurrencia de vendedores de todo tipo, también toda esta calle esta adoquinada. En cambio Av. Antofagasta escapa en parte del gobierno de vendedoras de productos alimenticios y de la Feria como tal; es más una línea tácita en la delimitación de la Feria de Villa Dolores¹⁸.

Hasta 2010 la feria, reunía a 47 asociaciones. Revisando algunas ordenanzas municipales que se encuentran en la junta de vecinos, muchas de estas asociaciones tienen como fecha de fundación los años 1990. Algunos nombres de estas asociaciones son; Asociación Nacional de Patatas, verduras y varios de Bolivia. Asoc. Supermercados y Tarimas. Asoc. Productores al Consumidor “Kirhuaquipa”. Asoc. Agropecuaria de Chocleros viajeros C/5. etc.

Los actores que convergen en estos microespacios y que hacen que se reproduzcan son distintos en cuanto a su función y papel en la Feria, pero básicamente podemos distinguir tres grandes grupos; por un lado están los focos de distribución al por mayor que particularmente se encuentran en los extremos de la Feria (camiones, carpas, tambos, tiendas, puestos). Otro grupo son las Vendedoras Mayoristas/Minoristas es decir los puestos de venta que son los focos de recepción (puestos) y venta. Finalmente están los consumidores, los señores y las amas de casa que hacen mercado según su necesidad.

disminuye o se pone en un auge frenético copando todos los manzanos marcados, según el día y la hora, es decir según su ritmo temporal.

¹⁸ Es muy importante tomar atención a esta tres divisiones territoriales infra-feria porque los sujetos de este estudio han dividido de esta manera este territorio para desarrollar sus actividades. Estos tres sectores como; 1-Av Panorámica (y Av. Arica), 2 -Calle Sempertegui, 3 -Calle Constantino de Medina son demarcaciones sectoriales.

En la narración descrita sobre la feria de Villa Dolores y los actores que convergen en este espacio, se percibe que falta un actor muy importante, es necesario hacer aquí un alto, y preguntarnos **¿cómo es que las vendedoras de los puestos fijos llevan sus cargas de papa, cebolla, zanahoria, etc. hasta sus puestos, desde los camiones que se encuentran a 3, 7 y 11 cuabras de distancia (tomando en cuenta que dichas cargas pueden pesar de 100 a 200 kilos cada una), y como algunos compradores pueden trasladar sus compras?** Es en esta fase en que nos encontramos con un personaje ya mítico, aunque un tanto irreconocible para el imaginario colectivo por los cambios y continuidades que ha atravesado en el tiempo, al no haber encontrado una definición que dé cuenta de ellos, nos limitaremos en un principio a llamarlos "MiniTransportistas" (MT) de la Feria de Villa Dolores, como ellos mismos se han denominado. Para referirnos al MiniTransporte y rastrear su origen tomaremos el nombre de **q'ipirapitas**. La palabra q'ipirapita proviene del sustantivo *q'ipi* que significa bulto o carga, se podría decir que q'ipirapita o q'ipiri son sinónimos, pero parece que la palabra q'ipirapita es una palabra compuesta con el sustantivo q'ipi y el verbo *apaña* que significa llevar o/y llevar algo con las manos (la versión urbana de *aparapita* parece provenir sólo de este verbo). La traducción de q'ipirapitas entonces sería; *el que lleva un bulto o carga con su cuerpo*. En la Feria de Villa Dolores nos encontramos con el q'ipirapita dibujado desde la memoria de Jaime Saenz en su escrito "El aparapita de La Paz" hasta con un minitransportista vestido de overol de trabajo con su pita y mantel, moviéndose de un lugar a otro en la feria. Sin embargo, esta denominación de q'ipirapita si bien es conocida por los transportistas manuales éstos no lo usan, más ellos se hacen llamar entre sí como estibadores¹⁹, cubriendo solo a una parte del transporte manual en Villa Dolores. Los Minitransportistas prestan su servicio en la feria de alimentos de Villa Dolores desde hace mucho tiempo, desde que apareció la feria misma. En un principio lo hicieron como estibadores y posteriormente se dieron modos de cambiar y combinar sus instrumentos de trabajo. Así se pasó del; cuerpo a la carretilla, de la carretilla al triciclo, finalmente vino el coche. En una reunión que se sostuvo el 23/05/2008 a cuenta de reconstruir la historia del sindicato, Cesar, Vitaliano, Benigno, Julio Quispe, Marcelino Guacara, y Fausto todos ellos, cuentan que al principio para trabajar en el

¹⁹La poca literatura acerca de los cargadores me llevo a utilizar en su mayoría las categorías émicas, es decir desde los actores, como diría Denis Y, Arnold (Arnold 2006: 18). Los estibadores son aquellos que solo utilizan el cuerpo, pero para las señoras de los puestos y los consumidores y para muchos son q'ipirapitas.

mercado lo tuvieron que hacer de “piteros” (estibadores). *“Después vimos que algunos para llevar más cargas lo hacían con carretillas para alzar más, y después vinieron los triciclos, después lo adaptamos con dos llantas y para manejar con la mano, es así que ahora tenemos nuestro coche”.*

2 EL SINDICATO DE MINITRANSPORTE DE CARGA MANUAL ESTIBADORES Y SERENOS, EL ALTO.

2.1 Historia del sindicato

*“Así, hace poco, vi la muerte de un amigo cargador, llamado Purificación Quispe. Seguro que la carga le aplastó el pulmón, él murió escupiendo sangre en la Calle Belén en el paradero de los carros de Santo Tomás y Urubamba. Esta alma Purificación Quispe estaba tirado sobre un amontonamiento de ichhu que descargaron de un camión: así muerto estaba tirado casi todo un día. Ya al anochecer fueron guardias del Puesto de Santiago y lo hicieron llevar a la morgue. Como en la morgue no apareció ninguno de sus familiares hasta el segundo día, tuvieron que botarlo a la fosa común. Para no ver esta vida de cargador, yo, como viejo, quisiera que todos los cargadores que vivimos aquí en Cusco, viejos y jóvenes, nos juntásemos en un sindicato. Así haríamos una sola fuerza con una sola voz. A ver si así abren los ojos de la justicia hacia nosotros y viéndonos nos ayuden en algo y ya no moriríamos como perros, en las calles, arrastrando nuestros harapos tras la carga”. Gregorio Condori Mamani**

*“En la ciudad de El Alto en fecha 11 de julio de 1985, se fundó el SINDICATO MINI TRANSPORTE DE CARGA MANUAL ESTIBADORES Y SERENOS EL ALTO, el mismo constituido por **un puñado de ciudadanos sedientos de trabajo (...)**”**

Los Minitransportistas de Villa Dolores se han organizado en un sindicato llamado **"Sindicato de Minitransportes de Carga Manual Estibadores y Serenos El Alto"** (SMT). Según indica la reseña histórica oficial del SMT:

“A mediados de 1982, emigraron a la ciudad de El Alto (...) en una época de sequía, la cual azotaba en nuestra tierra de diferentes provincias, donde 8 compañeros empezaron a trabajar como aparapitas que significa “llevar bultos”, con sogas, coca, pijchu y cigarro, para solventar a la familia cargando con sol, lluvia con el sudor de su frente desde tempranas horas. Y luego en ese entonces, a la cabeza del compañero Hilarión Callisaya, se fundó el 11 de Julio en la Av. Juan Pablo II, ya cambiando de herramientas de trabajo,

*Ricardo Valderrama y Carmen Escalante. *Gregorio Condori Mamani Autobiografía*, 1977. Perú, Cusco. Centro de Estudios. Rurales Bartolomé de las Casas. Pág. 88, 89.

con la autorización de Tránsito, por carretillas, triciclos y cochecitos, nace el “Sindicato de Mini Transporte de Carga Manual, Estibadores y Serenos”, los compañeros cocheros que trastean carga de uno a otro lugar y los compañeros estibadores que cargan y descargan de carros de diferentes provincias, los compañeros serenos son los que cuidan en la noche la mercadería de otras asociaciones”.

Acerca del fundador del SMT, Vitaliano cuenta que Hilarión Callisaya hubiera seguido trabajando hasta ahora, porque él probablemente murió a sus 45 años (cuaderno de campo 14/10/08). Carlos Condori Yujra de 45 años y como él indica con sus 30 años de servicio, cuenta que Hilarión Callisaya era un chanchero y llevaba los desperdicios del mercado y trabajaba con triciclo frente a tránsito. Hilarión Callisaya murió en un accidente cuando se recogía después de haber compartido unas cervezas con sus compañeros, murió aplastado por su triciclo cuando se metió en el río de final los andes, que ahora está embovedado (entrevista a Carlos Condori 20/04/13). Algunos MiniTransportistas indican que los que fundaron el Sindicato sólo unos cuantos quedan. En el mes de Julio de 2013 en pleno agasajo por el aniversario del sindicato se repartieron condecoraciones (como casi siempre se hace) a los fundadores y destacados; entre estos figuraban los siguientes nombres: *Carlos Condori Yujra, Benigno Apata Condori, Benjamín Condori Huanca, Ponciano Condori Huanca, Mateo Yujra Condori, Vitaliano Mamani, Pablo Ibañes, Narciso Paredes*. De estas personas muchos MT reconocen a dos **fundadores** que aún siguen en el sindicato y trabajan en la feria, estos son: **Carlos Condori Yujra y Benjamín Condori Huanca**. Si bien Hilarión (fallecido), Carlos y Benjamín son los fundadores reconocidos por los minitransportistas, según testimonio N° 261 del año 1992²⁰ en el **Acta de Fundación** y Apertura de libros de actas del SMT, figuran los siguientes socios quienes se apersonaron a la prefectura de La Paz en un 11 de julio de 1985 para legalizar la fundación del SMT: *Narciso Paredes, Juan Falcón Illanes, Mario Maldonado Tancara, Manuel Loza de la Cruz, Juan Flores Toscanini, Osbaldo Maldonado Tambo*.

²⁰ Este documento es emitido por la Prefectura de La Paz N° 028490. Testimonio (francatura) N° 261/92, Protocolización: de **Documentos relativos a: Legalización de Estatuto Orgánico, Reglamento Interno, Acta de Fundación y otros documentos**. Documento obtenido en fotocopia facilitado por Vitaliano Mamani quien al mismo tiempo figura como solicitante de este documento junto a Osbaldo Maldonado.



Sr. HILARION CALLISAYA V.
FUNDADOR DEL SINDICATO MINI TRANSPORTE
11 DE JULIO DE 1985

En una entrevista a Vitaliano²¹ se le preguntó por qué crearon el sindicato, él respondió de la siguiente manera: "*Antes todos trabajamos juntos, así nomás estábamos dispersos, así no más se reunían. Entonces han dicho: cómo así no más vamos a caminar entonces se han organizado y han fundado el sindicato*" (cuaderno de campo. 15/10/08). Al mismo tiempo, se podría decir como indica el acta de constitución del Directorio del SMT de 1992, que uno de los principales objetivos de fundar y contar con estos instrumentos legales es por: "*las necesidades y urgencias de contar con los estatutos ante los problemas que confrontamos ante las autoridades de Tránsito, la H. Alcaldía Municipal u otras instituciones (...)*" (Testimonio N° 261/92)

Los MT después de haber fundado el sindicato, también buscaron conseguir la **Personería Jurídica (PJ)**. Dicha búsqueda y consolidación organizacional en base a la fundación y posterior obtención de la PJ tiene una historia plagada de anécdotas. En el tiempo de 1980 a 1990 los minittransportistas eran unos cuantos en la Feria y tuvieron que **asociarse para poder establecerse en este territorio**. Para los MiniTransportistas fue Hilarión Callisaya quien fundó el sindicato pero antes pasó que hubo una separación entre grupos: por una parte estaba Hilarión y por otra Silvestre; estos dos grupos que antes eran uno, se separaron por diferentes problemas. Hilarión Callisaya y un grupo se quedan en Villa Dolores y

²¹ Vitaliano es una de las personas que tuvo fuerte presencia dirigenal dentro el SMT, él dijo que llegó a ser secretario general el 1992, además de iniciar el trámite de la personería jurídica y de ser él quien tuvo la idea de afiliarse a la Federación de Choferes 1ro de Mayo y gestionar el permiso de la alcaldía de tráfico y viabilidad. Él vive en Senkata hace 12 años lugar del cual se traslada para llegar a la feria (entrevista que se realizó entre los años 2009-2010).

Silvestre en la Zona 12 de Octubre. Sin embargo, fue 12 de octubre a la cabeza de Silvestre que consiguió primero la personería jurídica por favores políticos, como menciona un MiniTransportista del SMT: *"porque Don Silvestre era político del MIR entonces así nomás ha conseguido, así no más le han dado la personería jurídica, en cambio nosotros tuvimos que caminar, tramitar la personería jurídica por eso hemos logrado después la personería jurídica"* (cuaderno de campo 11/10/10). Otra anécdota hace mención que cuando consiguieron la personería jurídica ésta se extravió, alguien se la había llevado, entonces tuvieron que sacar un duplicado o tramitar otra.

La Personería Jurídica del Sindicato de MiniTransportes de Carga Manual Estibadores y Serenos fue emitida por reconocimiento (en este mismo documento se aprueba su estatuto) con la Resolución Suprema 216841 en fecha 17 de octubre de 1996. Este documento junto con la refundación producida el 26/11/2008 hasta 2013 continúan en vigencia (aunque el estatuto y el reglamento interno actual fue modificado en 2009, R.S. 00221). Sin embargo, el cambio de la Constitución Política del Estado de Bolivia producido en 2009, ha originado que los MiniTransportistas busquen la actualización/modificación de su Estatuto y Reglamento Interno (también la actualización/modificación responde al propósito de introducir artículos que son considerados necesarios, como el de faltas y sanciones internas).

En Villa Dolores y 12 de Octubre de la ciudad El Alto existen Transportistas Manuales al igual que en la feria 16 de Julio y otros sectores; la diferencia está en que estos sectores están organizados en diferentes sindicatos o asociaciones. Como se mencionó, los de 12 de octubre pertenecen a otro sector (no al de Villa Dolores) y si hacemos coincidir con lo que cuentan los MiniTransportistas de Villa Dolores, podemos deducir que esta separación es un hito histórico para la apropiación y territorialización del espacio, que con el pasar del tiempo se ha convertido en una pugna constante de rivalidades por el territorio laboral (área de trabajo). Actualmente los de 12 de Octubre figuran como ATL como me dijo un cochero de Villa Dolores y él explica que los ATL son los de la Asociación de Transporte Libre, pero éstos sólo operan en 12 de octubre y están afiliados a la Federación de Gremiales de El Alto (entrevista a Cesar el 15/10/08).

A lo largo de los años de 1980 y finales de 1990 se dieron diferentes maneras de recrear y mantener su espacio; donde los Minitransportistas tienen su manera de llevar el tiempo y el trabajo. Un MT cuenta que los que entraban por ese tiempo como nuevos al sindicato, no podían entrar directo con coche tenían que estar trabajando por un tiempo con la espalda, pasado ese tiempo (tres años aproximadamente) recién podían entrar con coche, si querían; *“así eran antes los antiguos”* (entrevista a Faustino 9/10/08). Al respecto Vitaliano también indica lo siguiente *“Es verdad, antes a los nuevos no le permitían entrar directo con coche. En todo lado hay, en el cuartel los suboficiales primero tienen que ser sargentos ¡no ve!, ¡igual aquí!”* (Entrevista a Vitaliano, 15/10/08). Florencio también recuerda lo siguiente cuando ingresó; *“me dijeron que tenía que trabajar como estibador por dos años y que después podía afiliarme con coche, ellos decían hay que probarte ¡si puedes, si aguantas! recién después puedes entrar con coche. Y yo he trabajado por dos años cuando he cumplido esos dos años he ido a la oficina y les he dicho he aguantado, voy afiliarme y me cobraron 1500 Bs. por ese tiempo era plata”* (Entrevista a Florencio, 07/09/13). Otro entrevistado confirma que los **antiguos** antes **no podían** *“entrar directo a la carga”*, es decir a lugares donde hay más demanda, sin antes haber pisado y pasado por lugares donde no hay carga. Tenían que aguantar en esos lugares si querían seguir siendo cocheros, para luego pasar recién a lugares de buena demanda del servicio. Desde que los nuevos ingresos al sindicato ya no son posibles (medida que tomo el sindicato para equilibrar la oferta del trabajo con el tamaño de población de trabajadores) solo se puede hacer lo que se conoce con el nombre de traspaso. El **traspaso** es la transferencia del puesto del afiliado por un monto de dinero acordado entre el saliente y el entrante (ver cap. III). Esta nueva y única modalidad de ingreso ha producido que ciertas normas que antes eran institucionalizadas por ejemplo el de que no se podía entrar sin antes mostrar que podrías con el trabajo ha quedado relegado o cambiado por el de: si puedes pagar y tener el capital social necesario, puedes entrar al sindicato y por tanto al trabajo. Al mismo tiempo es interesante ver como los actores de cortes generacionales mayores (38-70 años) como los antiguos ven que existe todo un mundo de vida interno al sindicato donde existen reglas de juego y jerarquías que ellos resguardan. Según Carlos Condori (fundador del SMT) **los nuevos o los jóvenes no toman en cuenta que a los antiguos les costó luchar para constituir la organización**. No sólo fue una lucha a nivel jurídico; también a un nivel de costo social y simbólico, es decir

que a los fundadores o los que trabajaron como transportistas manuales en la feria de Villa Dolores desde los años 1980 a 1990 tuvieron que pelear hasta físicamente contra otras personas para poder tener su actual *área de trabajo* y además el haber comenzado como estibadores no existiendo en el principio el coche que aligera el esfuerzo (es como si en parte los antiguos reclamaran la herencia tecnológica, tecnología en el sentido que entiende Mauss, 1979). En cuanto a los jóvenes o nuevos se puede decir que no aceptan de manera tácita o expresa estas disposiciones. Como una vez me lo comentó Cesar, para quien **los jóvenes o los nuevos** no aceptan el mandato de los antiguos porque argumentan que **entraron comprando su puesto**, es decir que compraron la transferencia de un ex-asociado, por lo tanto el haber pagado este alto precio económico les quita que tengan reverencia (o seguirles el juego hasta cierto punto) hacia los antiguos. Sin embargo la norma des-institucionalizada del *poder con el trabajo* ha quedado reincorporada de manera tácita entre los jóvenes y mayores para entre ellos demostrarse quien puede batirse con la carga de manera más hábil, como una manera de prestigio ambiguo (ver cap. III, *kamaneadores*) pero que en la actualidad ya no es necesario para poder entrar al sindicato, es decir ya no es un requisito institucional que pida el cuerpo administrativo ni la organización para ingresar.

Por lo mencionado se podría decir (más adelante se volverá sobre esta idea en el capítulo referido al espacio) que la organización de Minitransportista de Villa Dolores ha conquistado su territorio realizando una especie de **acumulación originaria en el espacio**²². Se trata de un proceso de escisión del espacio hacia con los otros²³, para la exclusiva apropiación del territorio como medio de producción sólo para los transportistas

²² El concepto de *acumulación originaria* como es sabido viene de la idea Marx K. para explicar el necesario impulso que tuvo que tener la modo de producción capitalista para su existencia, para esto se tuvo que hacer el despojo de los medios de producción, conversión de campesinos a asalariados, sustracción de las riquezas en materias primas del nuevo mundo (Marx, 1975). Para esta investigación se ha tratado de utilizar el concepto de *acumulación originaria* en el entendido de apropiación, si se quiere escisión o despojo de un medio de producción como el espacio para y por un puñado de personas que para esto se fue organizando gradualmente. En este sentido se trata de entender cómo un grupo laboral fue utilizando distintos mecanismos para asegurar su actual y futura fuente de trabajo y que por el costo de esta primigenia apropiación del espacio y su constante defensa, pueda definir la calidad de transportista manual que opera en la feria, como nuevo, antiguo, afiliado, ambulante, etc. todo en referencia al SMT.

²³ Los otros, en muchos casos, como se relata en las entrevistas, eran personas difusas: por una parte señoras de los puestos, al parecer también las llamadas *personas de las calles*; artilleros, alcohólicos, maleantes, y principalmente transportistas manuales que compitieran con ellos.

manuales que trabajaban primigeniamente en la feria y que conformaron el SMT y que significó un costo y una inversión futura. Muchas veces el costo significó **soportar** la precariedad extrema de sus condiciones de trabajo, **precariedad** en el entendido de que: este grupo no llegó en este tiempo a componerse orgánicamente, no se tenía una organización consolidada que les sirva como escudo ante las contingencias de las presiones de otras organizaciones e instituciones y competidores, incluso simbólicamente se percibiría que fueron blanco de humillaciones. También se debe considerar las condiciones físicas precarias para desarrollar su trabajo por este tiempo; es decir, por los años 80' y 90' la feria de Villa Dolores en lo que respecta en su circuito interno de comunicación estaba compuesta de calles y avenidas de tierra con baches y campos pedregosos que hacen que se invierta un mayor esfuerzo para trasladar las cargas. Al mismo tiempo, el coche como medio de trabajo todavía no estaba completamente desarrollado, así como las técnicas corporales. Además se debe tomar en cuenta que la feria de Villa Dolores, como estuvo en crecimiento no debió tener mucha demanda en todos sus sectores para el traslado de cargas estableciéndose otra desventaja para los primeros minittransportista.

Todo el desarrollo posterior, resumidos en el fortalecimiento y posicionamiento de la organización fue producto del crecimiento de la feria y de su mejora en lo que respecta en el asfaltado de las avenida y calles, y por otra parte la obtención del actual coche y las técnicas corporales desarrolladas y el logro de una identidad cohesionada. Este proceso se puede entender como inversiones (Bourdieu, 2002) que sirvieron principalmente para resguardar eficazmente el espacio laboral. Por lo tanto este coste legitimó la delimitación del espacio. El costo en inversiones en la acumulación originaria en el espacio fue algo muy presente en las primeras generaciones de Minittransportistas hasta los años 90'; es claro que en el llamado **derecho de piso** los antiguos tratan de hacerlo consciente y coercitivo desde la institución, para que los nuevos minittransportistas que ingresaron por este tiempo prueben la precariedad a que estuvieron sujetas las primeras generaciones para así instaurar reglas de respeto entre antiguos y nuevos y se tome consciencia de la acumulación originaria en el espacio. Sin embargo como se dijo, esto ha quedado des-institucionalizado ya que no es un requisito actual para el ingreso a la organización²⁴ y el derecho de piso

²⁴ Hasta se podría decir que la historia de la acumulación originaria del espacio por los transportistas del SMT ha quedado olvidada por los nuevos o reemplazada por el intercambio fiduciario al comprar el puesto

como regla de manumisión²⁵ se hace para que el antiguo transfiera las técnicas corporales al nuevo a cambio de conductas de respeto hacia el antiguo y al sindicato. Por último este coste, este sacrificio, este pago por el derecho de piso de la organización al invertir en la acumulación originaria y la conquista constante del espacio de la feria, hace que las demás organizaciones e instituciones legitimen esta dominación del espacio laboral por parte de los minitransportistas del SMT, lo cual no significa que no haya rebasamientos o avasallamientos de áreas de trabajo circunstanciales.

Algo que resulta esencial a la hora de comprender el proceso de constitución histórica de esta organización, como reiteradas veces se verá en este trabajo, es tomar en cuenta las nuevas formas del mercado laboral y relacionarlo con el crecimiento de la feria de Villa Dolores y la evolución a formas más complejas de organización que territorializan y se apropian con exclusividad de estos espacios económico-laborales al operar de forma creativa en ellos. Si bien los informantes del SMT toman como momento clave la legalización de su organización (PJ) para asentarse en este espacio, es indudable que esto fue una respuesta al crecimiento de la feria y por lo tanto al crecimiento de la demanda de su servicio, cuyos efectos inmediatos fueron mayores ingresos para sus afiliados. La manera de resguardar este “botín territorial económico” ante la presión tanto individual como colectiva de foráneos al SMT y la presión de instituciones como la alcaldía y tránsito para que se formalicen dio sin duda alguna el resultado su legalización colectiva, que sirvió y sirve hoy como bastión ante tales amenazas. Sin embargo, paralelamente los soportes fuera de lo legal, también fueron implementar en el SMT reglas de juego creadas por ellos mismos y técnicas de trabajo adecuadas a su particular realidad. Es decir, no sólo basta enunciar el plano formal en que estratégicamente se movió el SMT, sino describir lo que hasta hoy es su particularidad como su desarrollo técnico y social en el crecimiento de la feria de Villa Dolores ante una nueva composición del mercado laboral y la presión que se ejerce en los nuevos espacios laborales en disputa.

poniendo énfasis en la acumulación monetaria individual del nuevo en vez de una acumulación originaria colectiva en la apropiación del espacio, se entendería que ya no importaría cómo se logró la conquista de la feria sino la historia individual del nuevo de cómo consiguió el dinero para entrar en el SMT.

²⁵*Dominación legítima y Derecho de piso* es lo que Silvia Rivera entiende cuando una persona comienza a incursionar en rubro o actividad, este comenzar se da cuando la persona no tiene muchos recursos y se ve obligada a pagar el coste sacrificado para subir en los siguientes escalones. Este mismo proceso se lo hará “pagar” al siguiente que venga siendo un acto dinámico (Rivera, 2011: 19).

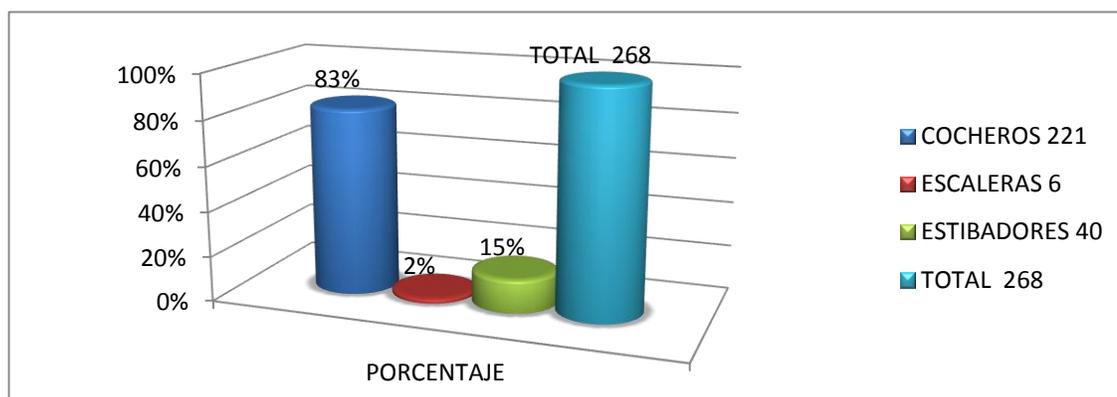
2.2 El sindicato de Minitransportes de Carga Manual Estibadores y Serenos.

El Sindicato contaba hasta el año 2013 con 268 afiliados aproximadamente, 221 cocheros, 6 escaleras, 40 estibadores y un sereno, esto según las distintas listas a las que se pudo acceder²⁶. Existen distintos registros que maneja el sindicato, por una parte está la **lista general** donde figuran 200 afiliados (solo cocheros, de la Zona Villa Dolores), luego está la **lista por sectores** con 263 (todas las modalidades, de todos los sectores zonales) y por último está la lista de concesión de paradas emitida por la Dirección de Tráfico y Vialidad del **GAMEA** (Gobierno Autónomo Municipal de El Alto) con 205. Por fuera de estos tres registros están los estibadores “c” que aún no han sido incorporados plenamente (ver acápite: *Un salvaje minitransportista manual*). La lista por paradas zonales para el SMT son las siguientes: la primera y vital está ubicada en **Villa Dolores**, la segunda en Av. 6 de Marzo **Senkata Ex-Tranca**, la tercera en Villa **Cooperativa** camino Copacabana. Esta lista por paradas zonales, comparada con las concesiones de Tráfico y Vialidad (TV) tiene la diferencia de que TV toma en cuenta de manera oficial al sector del **Mercado Campesino Santa Rosa**, cosa que hoy el SMT toma en cuenta de manera nominal, es decir se reconoce esta parada zonal de manera discursiva y es tomada en cuenta circunstancialmente en sus listas y en sus actividades de cohesión a nivel organizacional, lo mismo sucede con las paradas zonales de Senkata ExTranca y Cooperativa.

La fuerza y el territorio vital para el SMT se expresa en la mayoría poblacional y de rentabilidad de una de sus zonas como; Villa dolores. **Es así que en la lista real (hasta 2013) en Villa Dolores existen 191 cocheros afiliados**, (aunque se está tratando de llegar a 200 afiliados en esta área y en esta modalidad, codificados en placas del 1 al 200, ver cap. III) 6 escaleras y 40 estibadores. Senkata ExTranca con 6 cocheros. Cooperativa con 23 cocheros (este del 1001 al 1023, pero estas placas en 2013 se está poniendo a disposición de Villa Dolores en la modalidad de escaleras).

²⁶Ver Anexo 2.

Grafico 1



Total de Afiliados al Sindicato de Minitransporte de Carga Manual Estibadores y Serenos

Con lo que respecta al lugar donde se reúne el directorio, se puede decir que la oficina del sindicato se encontraba hasta 2014 entre las calles 3 y 4 frente a la sede de la junta vecinal de Villa Dolores. Medía dos metros por cuatro aproximadamente, al ingresar a la oficina se encontraban unos bancos y mesas de madera repartidos por los costados, y por encima de éstos se alzaba en la pared la foto ampliada del fundador del sindicato Hilarion Callisaya y al costado de la foto, el documento que acredita el logro de la personería jurídica y el documento de la afiliación a la Federación Regional Andina de Transporte Público 1ro de Mayo. Esta oficina fue obtenida mediante un anticrético que se iba renovando año tras año hasta que en 2013 la dueña de casa no aceptó renovar el contrato de anticrético e impuso hacer un contrato en alquiler, razón por la cual la oficina hoy (2016) se trasladó a la av. Panorámica entre la calle 1 y 3. La nueva oficina se la consiguió en calidad de anticrético; y es un cuarto que mide dos por tres metros aproximadamente, la disposición de los muebles es igual a la anterior, lo diferente es que algunos cuadros han dejado de ser colgados, como la foto del fundador. La oficina abre los viernes y los martes desde las 2:30 PM para tratar distintos asuntos, como conflictos internos y externos, regulación de documentos, control de los socios para ver si están asistiendo o no las reuniones y si están o no participando en los acontecimientos que realizan etc. (como se verá más adelante el cuadro administrativo del sindicato dentro de sus funciones que les competen, trata distintos temas de los más diversos, pasando por conflictos internos, administrativos, hasta conflictos personales y otros).

2.3. El Directorio

El Sindicato MiniTransporte de Carga Manual, Estibadores y Serenos (SMT) tiene una Directiva que es elegida por voto secreto solo por los afiliados al sindicato. Realizando una especie de democracia representativa, cada afiliado emite un voto para elegir a un frente que los represente (por simple mayoría). En el periodo electoral que sea señalado por el *Comité Electoral*²⁷(CE), éste realizará el proceso electoral, que consistirá en reuniones preliminares con el directorio para acordar qué día se puede publicar la convocatoria. Acordado el día de publicación, la *Convocatoria* a elecciones contendrá: 1) un llamamiento a los tres sectores para que presenten sus frentes con requisitos que deben cumplir los postulantes y una nota escrita y dirigida al CE con los nombres y cargos, más el color del frente y la sigla²⁸ 2) las fechas de inscripción de los candidatos (los candidatos esta compuesto por tres frentes un por cada sector) 3) fecha de impugnaciones 4) recordatorio de que el nominado en un cargo no puede excusarse de pasar cargo en el directorio sin justificación, en caso de excusarse al siguiente año tendrá que hacerlo ²⁹ 5) la fecha de elección será conocida mediante citación 6) los requisitos para que los afiliados efectúen el voto 7) recordatorio de que está prohibido ingerir bebidas alcohólicas 24 horas antes de la elección. El día de la elección se considera como una asamblea general más, pero que tiene como objetivo principal la elección del nuevo Directorio. Dicha asamblea la dirigirá el Comité Electoral donde establecerá un orden del día que podría indicar lo siguiente; “1) el

²⁷El Comité Electoral según el art. 4 del estatuto será elegido en la última asamblea del directorio cesante. En los hechos, como costumbre democrática el comité electoral es posicionado en asamblea pero no en la última, sino tres meses antes del mes de julio, esto por el mes de Abril. Desde 2010 a 2013 se ha ido ratificando un comité electoral a la cabeza de Edgar Miranda (recientemente fallecido) y Felipe Cusiquispe (cuaderno de campo 11/04/13).

²⁸ La inscripción de candidatos es como dice Felipe “nuestra costumbre” ya que por mediados de mayo en la oficina se vive toda una fiesta lúdica. Los frentes llegan comandados por sus jefes de sector a veces con *tarqueada* y con algunas cajas de cerveza, se comparte discursos y consejos, es posible que luego la fiesta se extienda a la calle o en algún otro lugar para así ir uniendo y fraternizando a cada frente y posible directorio que representara a su sector y a toda la organización.

²⁹Esta disposición está contenida en el nuevo reglamento art. 36 pero que aún no está en vigencia. La disposición responde a una *ambigüedad en hacer o no hacer directorio*, ocurrió un caso en 2013 cuando se eligió al nuevo directorio, en ese día ganó el frente de color verde pero al momento de aclamarlos se notó que tenían una acefalia, entonces se buscó distintas maneras de cubrir esta acefalia, por una parte se quiso invitar a una persona del frente que perdió pero estos no querían, después se apeló a los afiliados y sucedió lo mismo ninguno quería y argumentaban distintas situaciones, al final y a la renuencia acepto un afiliado que antes incluso ofreció dinero para no ocupar el cargo. Digo ambigüedad porque otros afiliados han intentado muchas veces hacer directorio pero nunca ganaron (se desarrollara en el capítulo IV).

control de la asistencia 2) informe del comité electoral 3) palabra de algún representante de la Federación Iro de mayo 4) nombramiento de la policía sindical 4) elecciones 5) conteo de votos 6) asuntos varios; traspasos” (nota diario de campo 29/05/13). Retratando como se realiza una elección del directorio cito la siguiente nota del diario de campo.

“En fecha 23 de mayo de 2008 se realizó la elección del nuevo directorio, en esta elección hubo tres frentes que estaban distinguidos por colores: Rojo, Verde y Azul. El frente que ganó (en un sistema de simple mayoría) fue el de Don Nicolás Yujra con 115 votos (del color verde). Este acto se realizó en la sede de Villa Dolores, se estableció un ánfora en el palco donde se depositaba el voto. El afiliado después de su llamamiento por su número-código y previa presentación de una tarjeta de operación³⁰ que acreditaba su pertenencia al sindicato, y que le daba el derecho a emitir su voto. Un aspecto que llama la atención fue el control rígido³¹ que hacían en la asistencia, cuando alguno no respondía rechiflaban si alguno decía que tiene permiso otro decía que se han prohibido los permisos. El conteo de la asistencia: 180 asistentes, cuatro faltas y 3 permisos”.

Desde el año 2008 hasta el presente (2016) se ha ido renovando el directorio como indica el Estatuto Orgánico “(...) cada año calendario, durante la primera quincena del año se

³⁰La Tarjeta de Operación es una especie de Tarjeta de Circulación expedida por la Dirección de Tráfico y Vialidad del GAMEA y Tránsito de la Policía Nacional, esto para autorizar el tránsito público de los coches y este documento contiene el número de la placa del coche y datos del interesado, **ver anexo 3**. En una conversación con un MT contaba que: “este documento les sirve para **protegerse** si algo pasa, como cuando nos choca un taxi o tenemos un problema con alguien” (nota diario de campo, 28/6/08). Cada año este documento es renovado por la dirigencia de turno de manera conjunta (se solicita llevando la lista actualizada de los afiliados y fotocopia de la cédulas de identidad), este trámite es una renovación burocrática cara a cara que empieza con el director de Tráfico y Vialidad (el año 2013-2014 Miguel Aduviri) donde se pacta lealtades, por una parte el SMT (representado por Strio. Gral. y el acompañante otro de alto rango o quizá otro de los antiguos con experiencia como José Cutipa) para conseguir el “favor” de la renovación de las tarjeta de operación debe pagar un *cariño* al Director (expresada en dinero, fuera de lo formal ya que esta tarjeta de operación no tiene costo) y al mismo tiempo renovar el apoyo a la gestión del TV, de parte del Director del TV debe viabilizar y agilizar el trámite de la tarjeta de operación (también el área de trabajo actualizando su licitaciones de paradas). Una vez que la tarjeta es expedida por Tráfico y Vialidad debe pasar a la dirección de Tránsito de la Policía Nacional donde se sellara la tarjeta dando la legalidad a todas las tarjetas (también en tránsito de la policía nacional se debe pagar un monto de dinero aunque también en el marco de lo formal no debería pagarse nada). Cuando las tarjetas están listas para ser entregadas a los afiliados este tiene un costo de 5 Bs. que compensara el gasto que el directorio haya invertido en la tarjeta (en la gestión 2013-2014 el directorio dijo que este monto no debería pagarse porque nunca se sabe a dónde va, y es mejor que se disponga del fondo del sindicato) (cuaderno de campo 03/03/2014)

³¹ En el cap. IV se desarrollara el control sobre la asistencia a reuniones, eventos, asambleas, etc. Ya que se pudo evidenciar que la fuerza para la existencia colectiva de este sector proviene de esta.

realizara las elecciones, el día 11 de julio siguiente se tomara posesión en forma indefectible, salvo error u omisión que será comunicado oportunamente a los afiliados”. Contrastando con lo que se pudo observar esto significa que las elecciones se realizan entre un mes o dos meses antes del aniversario (11 de julio) del año correspondiente y que el nuevo directorio elegido asume sus funciones esta misma fecha, por un año calendario de julio a julio.

Acerca de la **COMPOSICIÓN Y FUNCIONES ESPECÍFICAS DEL DIRECTORIO** según el Estatuto Orgánico se extractó algunos de los más importantes:

El **Strio. General** tiene amplias atribuciones como, *representación ante actos públicos y legales, presidir las asambleas, convocar a reuniones, firmar actas, presentar informes de todo lo acontecido en su gestión, convocar en cualquier momento al jefe de inspectores a objeto de que presenten informe sobre las labores de los sub-inspectores, reunirse dos veces a la semana con el directorio y llamar a asambleas cada fin de mes.*

Strio. Actas. *Redactar las actas de las sesiones de directorio, así como de las asambleas ordinarias y extraordinarias, llevar una lista y control de asistencia de los miembros del directorio y de la organización, suscribir correspondencia oficial.*

Strio. Hacienda. Su atribución es *estar al tanto de todos los movimientos económicos del sindicato.*

Strio. Conflictos sus atribuciones son; *conocer en primera instancia los conflictos internos que se presenten en la organización, así mismo, tomar nota de los conflictos que se presenten con organizaciones afines, dando posteriormente informe a la directiva, dar conocimiento a la directiva y a la organización para tomar una resolución del conflicto.*

Strio. Beneficencia sus atribuciones son; *prestar asistencia y auxilio preferentemente en caso de urgencia a los miembros del sindicato, asistir al sepelio y usar la palabra a nombre de la directiva en caso de fallecimiento del socio y dar condolencia a los familiares, encargarse de recolectaren caso de enfermedad o suma urgencia para prestar asistencia económica y moral oportuna, el mismo comunicara al directorio en pleno.*

Strio. Deportes su atribución es *promover toda clase de actividad deportiva, convocar a campeonatos para formar elementos competitivos que representen al sindicato, buscar por medio de autoridades, instituciones, fábricas y otras, la dotación de implementos deportivos, los que llegaran a formar parte del patrimonio del sindicato.*

Jefe de Inspectores sus atribuciones son, *coordinar sus actividades con el Strio. General, entablara reuniones con las autoridades de tránsito y H.A.M. de manera que se reglamente el radio*

de acción y la respectiva zonificación, se encargara de vigilar las actividades de los subinspectores, dando parte semanal a la directiva, controlando principalmente el orden de salida y llegada de los carros, al igual que del comportamiento de los afiliados en general, llevar para control el libro diario de actividades.

Cinco Sub Inspectores sus atribuciones son; *trabajar estrechamente con el inspector general dando parte inmediata de las infracciones que hubiera percatado, de la misma manera, llevara como control sus cuadernillos de control de entradas y salidas e infracciones.*

Delegados a la Federación Regional de El Alto. (De choferes 1ro de Mayo), su atribución no está especificada pero entre los requisitos se pone que tenga experiencia en gestiones anteriores, lo mismo sucede con el Delegado a la C.O.R El Alto

Si bien estas son las carteras y funciones que figuran en la norma interna, se pudo apreciar que los cargos que efectivamente se eligen y algunas de las funciones que se practican en la organización son las siguientes:

Cuadro N° 1

| N° | CARGO ³² | FUNCIÓN |
|----|-----------------------------|--|
| 1 | STRIO. GENERAL: | Preside las reuniones tanto del directorio como de las asambleas, y pone los principales puntos que se desarrollaran y las principales acciones ante los sucesos que se presentan y coordina con todo el co-directorio. |
| 2 | STRIO. RELACIONES: | Toma una relación subsidiaria con respecto al Strio. Gral. a menos que el Strio. Gral. u otro le pida su opinión o acción. |
| 3 | STRIO. ACTAS: | Transcribe en el libro de actas sobre las asambleas sucedidas y da parte del acta para su aprobación en cada asamblea. Hace las citaciones y oficios. |
| 4 | STRIO. HACIENDA: | Maneja los fondos del sindicato. Cobra la cuota mensual y deroga de estos fondos para algún acontecimiento y gastos del directorio (al cobrar la cuota en asamblea también es una forma de control de asistencia), así como decide junto con todo el directorio sobre los préstamos que solicitan los afiliados. |
| 5 | STRIO. CONFLICTOS: | Es el encargado de recibir los conflictos internos (en su mayoría) que se presentan. Resuelve el conflicto con todo el directorio si es posible resolverlo en la oficina, y si no, se lo manda a asamblea general, dependiendo del grado de la falta. También cobra las multas por sanción a los afiliados y redacta el libro de actas de conflictos donde se menciona los conflictos importantes y acuerdos de préstamos etc. |
| 6 | STRIO. PRENSA Y PROPAGANDA: | Entrega las citaciones a los afiliados. |

³²La participación intensa o disminuida que tenga un dirigente no solo dependerá de la obligación (según su cargo y la norma interna lo mande) hacia con sus bases sino también del interés que tenga para demostrar su destreza dirigencial así como su bagaje de vida. Por otra parte el ánimo del dirigente en cumplir con una buena gestión está atada a la defensa de su reputación, muchas veces el “quedar mal frente a la base o que estos estén comentando mal de los dirigentes” obliga al dirigente en esmerarse en cumplir bien su gestión.

| | | |
|----|------------------------------|--|
| 7 | STRIO. BENEFICENCIA: | Tiene que visitar al afiliado en caso de accidente u otro suceso perjudicial y ver si se le puede dar alguna ayuda en dinero u otro, y también debe informar del estado del afiliado afectado. |
| 8 | STRIO. DEPORTES: | Se encarga del campeonato relámpago y el interno y de los desafíos deportivos que se presenten y se hace cargo de todo el material deportivo de la organización. Controla la presencia del afiliado en los eventos deportivos con lista. |
| 9 | JEFE DE INSPECTORES: | Cumple con avisar a los afiliados que han sido citados en la oficina y cobra las multas por faltas infringida mediante lista en las asambleas y coadyuva al secretario de conflictos. |
| 10 | 1ro. INSPECTOR: | Ayuda al Jefe de inspectores |
| 11 | 2do. INSPECTOR: | Ayuda al Jefe de inspectores |
| 12 | 3ro. INSPECTOR: | Ayuda al Jefe de inspectores |
| 13 | PORTA ESTANDARTE: | Lleva el estandarte en el aniversario de la zona y otros acontecimientos. |
| 14 | DELEGADO A LA FEDERACIÓN: | Va a la federación en caso de necesidad y obligación. |

Fuente: Observaciones propias sobre el directorio de turno 2013-2014, Diario de campo 2013

2.4 Modalidades del transporte manual y el sindicato

Resulta complejo conceptualizar y designar ciertas maneras de trabajos en el transporte manual, partiremos de la idea de describir a una colectividad laboral organizada en lo que se conoce como sindicato. En el transporte público la **modalidad** es la **división por capacidad de pasajeros** (Aleman 2008, 42), para el transporte manual la *modalidad: es la división/clasificación por capacidad de carga, polarizando el uso del cuerpo o la herramienta de trabajo como medio de trabajo*. Partiendo bajo este principio en el SMT existe una manera propia de clasificar las modalidades de trabajo y parte de tres presupuestos: 1) se toma en cuenta la manera de trabajo; esto se refiere a los medios de trabajo y la forma en que se desarrollan 2) la pertenencia o no al sindicato.

El transporte manual es un nombre genérico a todas las formas de trasladar algo con distintas finalidades, contando con; *el espacio y el cuerpo con o sin un medio no motorizado*³³ para realizar dicha producción de la circulación de mercancías. El MiniTransporte desde el SMT es un nombre que designa de manera genérica a todos los afiliados pero que en determinadas situaciones se refieran solo a los cocheros. Las modalidades del transporte manual en el MT son tres básicamente:

³³ Aunque en el sindicato de parte de los cocheros se está empezando a pensar en motorizar el coche, pero manteniendo la forma del coche, es decir haciendo nuevas adaptaciones. Quizá esto responda a una de los objetivos de la normativa interna, el estatuto y el reglamento indican que hay que mejorar la herramienta de trabajo, o tal vez sea un objetivo que más que un fin formal responde al trabajo duro que se presenta en el traslado de las mercancías que los lleva siempre a buscar formas más fáciles y eficaces de trasladar mercancías.

Cuadro N° 2

| MODALIDAD | MEDIO DE TRABAJO | PROBABILIDAD DE CAPACIDAD DE CARGA |
|------------------|---|---|
| <i>Cochero</i> | -El cuerpo/ Fuerza de trabajo -Coche o “carretón” -La feria -La pita (optativo) -Mantel (optativo) -Faja (optativo) | De 1 a 20 cargas dependiendo el volumen y el peso de la carga y la destreza del operador. |
| <i>Escalera</i> | -El cuerpo/ Fuerza de Trabajo -La escalera (versión simplificada del coche) -La Feria -Pita (optativo) -Mantel (optativo) -Faja (optativo) | De 1 a 8 cargas dependiendo el volumen y el peso de la carga y la destreza del operador. |
| <i>Estibador</i> | -El cuerpo/ Fuerza de Trabajo -La Feria -La pita -Mantel -Faja | De 1 a 2 cargas dependiendo el volumen y el peso de la carga y la destreza del operador. |

Fuente: Observaciones Diario de campo 2010-2013

EL ESTIBADOR: q'ipirapita, q'ipiri, aparapita, cargador, pitero.



Foto 2. Antonio 14/01/14, Estibador afiliado al Sindicato Minitransportes de Carga Manual, Estibadores y Serenos, El Alto. Fotografía por Marco Arnés y Julio Cesar Mita M.

El estibador es un nombre que refiere a los afiliados que trabajan únicamente con el cuerpo en la Feria. Las denominaciones *q'ipirapita*, *q'ipiri*, *aparapita*, *cargador*, *pitero*, *estibador* se referiría a un solo personaje de la feria de Villa Dolores; es decir al que presta un servicio de transporte en la feria utilizando como principal medio de trabajo su cuerpo. Al

parecer todas estas formas de transporte manual son iguales pero existe una manera sutil para diferenciar al Estibador de las demás denominaciones y esta depende del enrolamiento o no al sindicato y del momento en que se lo designe y por quien. Por ejemplo un afiliado que quiera describir a otro afiliado que se dedique al transporte manual sólo con el cuerpo lo llamara estibador (incluso este nombre ya ha sido institucionalizado, como se ve en las listas oficiales del sindicato donde las otras denominaciones desaparecieron), pero para otra persona por fuera de los afiliados al sindicato podrá llamarse desde estibador hasta *aparapita*, esto sin importar si trabaja o no en la Feria de Villa Dolores, incluso un afiliado podrá llamar al estibador *pitero* si éste antes no fue reconocido como parte de la organización o era ajeno a su mundo de vida laboral.

Los Escaleras



Foto 3. Narciso 14/01/14, Escalera afiliado al Sindicato Minitransportes de Carga Manual, Estibadores y Serenos, El Alto. Fotografía por Marco Arnés y Julio Cesar Mita

La modalidad de la escalera apareció por el año 2012 y el 2013, es una actividad del transporte manual que al igual que el cochero tiene un medio de trabajo principal para realizar el traslado de cargas. Para el afiliado esta forma de trabajo es inequívoca porque se lo reconoce desde su herramienta de trabajo como la escalera, su forma de trabajo puede

competir con el cochero no tanto por la cantidad que pueda cargar sino por la agilidad en moverse en la feria. En la feria de Villa Dolores el escalera podría ser llamado también cochero, pero un afiliado sabrá que él no es un cochero sino escalera.

El Cochero, MiniTransportista



Foto 4. Alfredo 14/01/14, MiniTransportista afiliado al Sindicato Minitransportes de Carga Manual, Estibadores y Serenos, El Alto. Fotografía por Marco Arnés y Julio Cesar Mita M.

El nombre de cochero se refiere también a un solo personaje en la feria de Villa Dolores; al que presta su servicio produciendo de esta manera la circulación de mercancías, utilizando como medio de trabajo principal el coche. Los afiliados al referirse a la forma de transporte manual que utiliza el coche, lo llamaran con preferencia MiniTransportista pero yuxtapuesta a las demás modalidades para expresar alguna aspiración de ascenso social interna o externa con respecto a una modalidad específica o genérica. Externamente la designación ambigua de Minitransportista podrá ser utilizada para designar a otro afiliado (que no sea de la modalidad de cochero) prestándole así el estatus ganado del cochero; internamente servirá como marcador de diferenciación entre ellos (por ejemplo un cochero

podría decir yo soy minitransportista y no él, porque él es estibador o en otra situación el cochero dirá todos somos minitransportistas, pero esto no será posible desde el estibador quien si podrá decir que él igual es minitransportista pero muy probablemente no podrá decir que el cochero no es minitransportista resguardando el sentido de la jerarquía). Aquí también el enrolamiento al sindicato cuanta para designar al MiniTransportista.

Resulta complejo establecer con firmeza qué “categorías” son formales y cuales pertenecen realmente a los actores implicados, pero más allá de que las designaciones sean ambiguas y encubran aspiraciones de ascenso así como de diferenciación social y estigmatización construidas desde la cotidianidad de la feria y desde la organización y otras esferas, éstas casi siempre partirán de la capacidad de carga y su principal medio de trabajo, pero al mismo tiempo se adoptaran “categorías” establecidas por la organización todo esto en una amalgama de la situación y los actores.

2.5 Relación laboral

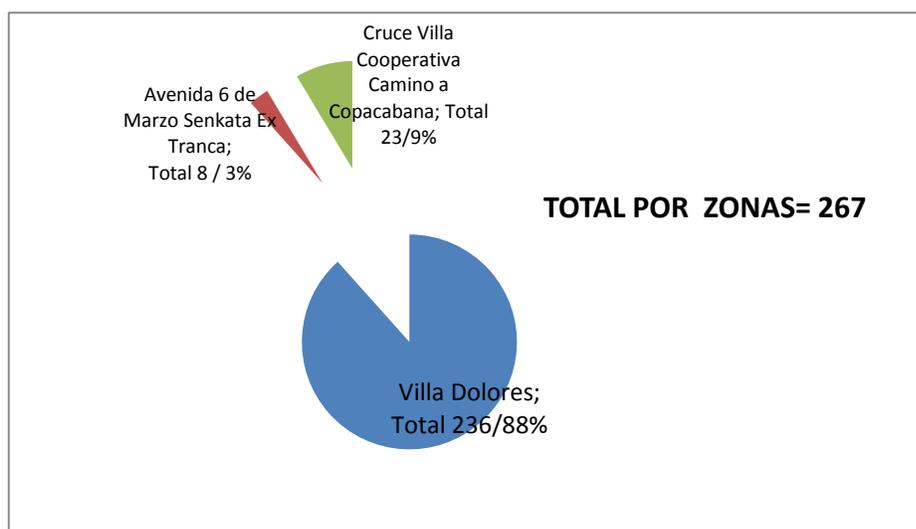
La relación laboral que existe en el sindicato se fundamenta en la noción de trabajador por cuenta propia; es decir el trabajador es dueño de su medio de producción y propietario de su producto. No existe la figura de arrendamiento, sea este por contrato de tiempo o por viaje, de donde surgiría lo que en el transporte motorizado se conoce como renta al propietario (Aleman, 2008; 9). Existe en el transporte manual de La Paz la preponderancia de la relación laboral de cuenta propia, parece ser esta la regla. Todo lo contrario es lo que sucedía en Cochabamba de los años 80’ como lo describía Moscoso esto también hace notar Villegas al describir el transporte manual de algunos mercados de la ciudad de La Paz. (Moscoso 1985; Villegas 2011).

Lo que sí sucede muchas veces en el transporte manual (en el SMT) es lo que se conoce como el *reemplazo*. El **reemplazo** es una forma por la cual un afiliado deja su medio de trabajo así como su lugar en el sindicato y la feria, a otra persona de manera temporal, para que usufructúe en su lugar y se haga cargo de las obligaciones con la organización. Esta forma de relación entre el afiliado propietario y el reemplazante podría solapar una relación de arrendamiento, sin embargo la principal razón del reemplazo es para dar el puesto y el medio de trabajo en primer lugar a un familiar u otra persona para darle de esta manera

trabajo, ya que el afiliado propietario podría tener otro trabajo u otra obligación que ha copado su tiempo y ha dejado su puesto en el sindicato vacante y le esté representando ya no una utilidad sino un gasto. Este al dejar temporalmente el puesto podría amarrar al reemplazante en gratitudes (quizá monetarias) y lealtades hacía el afiliado propietario y viceversa, dependiendo del tenor en el acuerdo informal del remplazo. El reemplazo también es una forma estratégica de mantener un espacio laboral sin que represente un costo e incluso una pérdida; es decir estar sin preocuparse por asistir a las reuniones y todas las obligaciones que implica estar asociado al SMT.

2.6 Los afiliados al sindicato de minitransporte de carga manual estibadores y serenos

Grafico 2: Población de afiliados al SMT por Zonas/Paradas



Fuente: elaboración propia en base a las listas del sindicato 2013

El gráfico 2 muestra la cantidad de afiliados al SMT por zonas/paradas (paradas zonales), esto sin contar con el Sereno y sin diferenciar la modalidad en la ocupación por zona (ver cuadro 5). La mayor parte de los afiliados al SMT se concentra en la Zona Villa Dolores esto con el 88%, en las otras dos zonas/paradas se concentran el 3% y el 9%. Para entender la zona/parada es necesario traer a colación el significado de *concesión* desde el SMT y la Dirección de Tráfico Vialidad del GMEA. Para Tráfico Vialidad las concesiones son autorizaciones de paradas (área de trabajo) estableciendo de esta manera la legalidad del operador (esta entidad municipal llama al cochero “*servicio; carrito a tracción humana*”, *con modalidad de carrito manual*”) en su espacio, dicha entidad reconoce al SMT; 11

paradas en cuatro zonas y 205 operadores legalmente constituidos (la legalidad del afiliado solo se la da al que tenga su coche extendiéndole la placa y la tarjeta de operación dentro de la legalidad de la organización)³⁴. El SMT según sus listas tiene 12 paradas en tres zonas (ver anexo 4) y 268 afiliados en total (sin hacer una distinción de modalidades). Como el SMT tiene la competencia de regular su población. Lo que hace es legitimar al afiliado dentro la legalidad o no, bajo su condición de afiliado, es por esta razón que puede jugar con sus zonas/paradas y con la cantidad de transportistas manuales que quiera reconocer, esto en los marcos de lo legítimo y lo legal. Si bien los estibadores como los escaleras son reconocidos como legítimos por la organización (dependiendo si cumplen con las obligaciones) estos no son legales plenamente porque no cuentan con tarjeta de operación ni placa (aunque los escaleras se estaban legalizando hasta mediados de 2014), lo mismo ocurre de alguna manera con las zonas (como se explicara en cap. III).

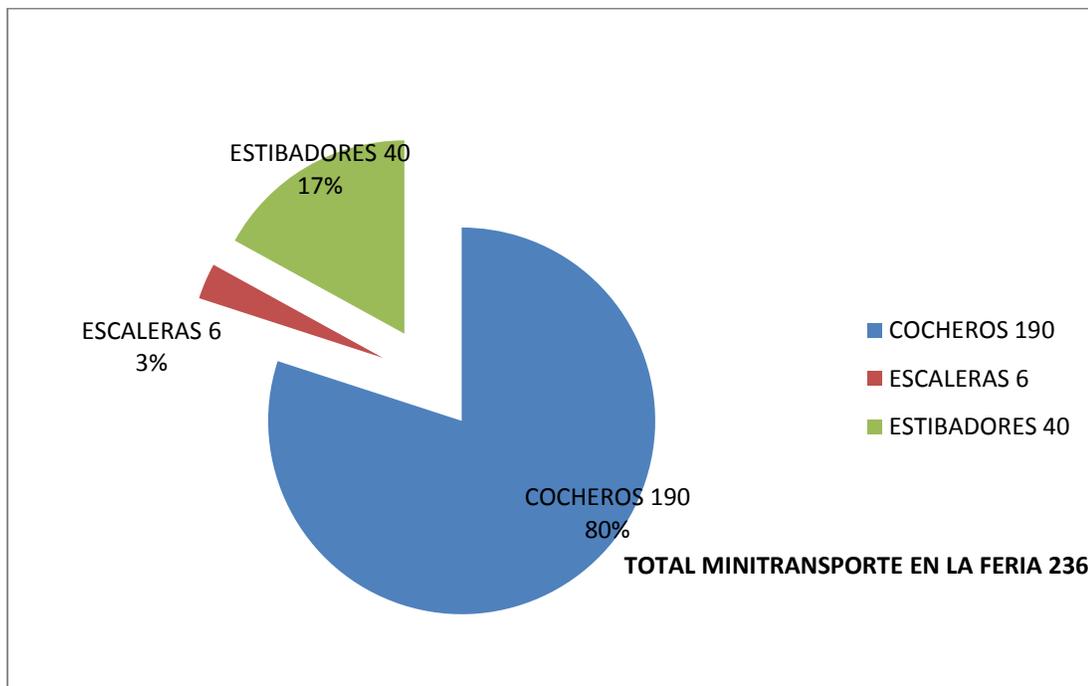
Cuadro N° 3. Transportistas del SMT por modalidad y zona

³⁴ La legalidad del afiliado (del operador con carrito manual) comienza con la legalidad de la organización (asociación o sindicato). La organización es legal cuando está reconocida como persona jurídica es decir cuando cuenta con su personería jurídica acompañada de su estatuto y reglamento interno esto tramitado en la gobernación o el ministerio del trabajo. Una vez reconocida la asociación o sindicato tiene que afiliarse a un ente matriz (COR u otra Federación) y también tiene que tributar pagando una patente (Ordenanza Municipal 054 de 2004) por su licencia de funcionamiento o de actividad económica al GAMEA. Cumplidos estos requisitos la asociación solicitará a Tráfico Vialidad la concesión de parada (área de trabajo) acompañado de una lista de los socios/afiliados al sindicato o asociación para que Tráfico y Vialidad extienda la placa y la tarjeta de operación. Tráfico y Vialidad no regula cuantos afiliados puede tener un sindicato o asociación esto es competencia de la misma organización, es decir depende de ellos (entrevista a Técnico: Omar Valverde, Unidad de Administración y Control del Tráfico Urbano dirección de Tráfico Vialidad GAMEA 16/06/13).

| ZONA | Villa Dolores | Avenida 6 de Marzo Senkata Ex Tranca | Cruce Villa Cooperativa Camino a Copacabana | TOTAL |
|-------------|---------------|---|--|-------|
| MODALIDAD | | | | |
| COCHEROS | 190 | 8 | 23 | 221 |
| ESCALERAS | 6 | | | 6 |
| ESTIBADORES | 40 | | | 40 |
| TOTAL | 236 | 8 | 23 | 267 |

Grafico 3

Población de afiliados por modalidad que operan en la Feria de Villa Dolores



El grafico 3 muestra la cantidad de Transportistas Manuales por modalidad en el sindicato que operan en la feria de Villa Dolores. Los cocheros constituyen la mayoría con el 80%, dejando ver su hegemonía sobre los otras dos modalidades de transportistas manuales, esta supremacía al mismo tiempo moldea el ser social del Sindicato de MiniTransporte de Carga Manuel Estibadores y Serenos.

CAPITULO III. *Los Guerreros de la Gravedad*

1 LAS ESTRATEGIAS DE PRODUCIR EL TRANSPORTE MANUAL

El cambio producto de los efectos económicos que golpea al mercado de trabajo, repercute en el individuo cambiando sus referencias, para integrarse a la sociedad (Svampa 2003). En Bolivia, el cambio en la morfología del mercado de trabajo, producto de las reformas económicas producidas desde el Estado con mayor acentuación desde 1985 conllevó a que los individuos con larga memoria de organizaciones colectivas se organicen en un nuevo ámbito, adecuando la organización de tipo sindical obrero a las ocupaciones por cuenta propia. En la ciudad de La Paz, el 75% de trabajadores pertenecen a una organización (esto en el caso de los gremiales en el Casco Urbano Central, Pereira, 2009). La nueva forma de integración es imprescindible para comprender el significado que adquiere el sindicato. La estrategia de trabajo de este nuevo individuo³⁵ está mediatizada por la organización, al mismo tiempo esto produce efectos tensionantes hacia los individuos no organizados, ya que éstos muchas veces son rechazados. Por lo tanto, para comprender cómo se desarrolla la *estrategia de trabajo* en el transporte manual desde el SMT, es necesario partir de la comprensión de su organización para luego ir a un nivel más de interacciones cara a cara, en el sentido de constatar cómo se genera y sustenta (instituye y constituye) la apropiación de un espacio conflictuado en el proceso mismo de la cotidianidad productiva de la producción de la circulación del transportista manual.

2 MEDIOS DE TRABAJO

2.1 Espacio y Organización. “Nuestra Área de Trabajo”

El SMT es el efecto de un proceso generativo donde la convergencia entre territorio y organización es una condición *sine qua non*. El territorio desde la geografía es “la porción de la superficie terrestre apropiada por un grupo social con el objetivo de asegurar su reproducción y la satisfacción de necesidades vitales” (Mazurek, 2009: 59). Para esto existen cinco funciones para caracterizar a un territorio; apropiación, explotación, vivencia, intercambio y administración. Cada grupo de actores construye y define socialmente su

³⁵ Este individuo organizado tiene gran preponderancia para hacerse visible ante el Municipio como realidad ineludible. Por ello el concepto mismo de informalidad está siendo revaluado constantemente ya que estas organizaciones al estar registradas, tener permisos y pagar cargas impositivas adquieren legalidad, “*La batalla por las calles*” que indicaba Bruno Rojas fue ganada y además el Estado tuvo que relacionarse con estas clases de organizaciones aceptando u omitiendo sus demandas (en Pereira 2009).

territorio y le da coherencia a través de estrategias que integran estas cinco funciones. La convivencia de varios territorios en un mismo espacio depende de la función de la administración, es decir de la capacidad del sistema político o de los grupos sociales para coordinar sus acciones y estrategias. (Le Berre, 1992; Brunet, 1997 en Mazurek, 2009: 59). Como ya se mencionó en el transporte público motorizado existe una suerte de **posesión** sobre el espacio (ruta), siendo un medio de trabajo colectivo imprescindible para poder poner en funcionamiento la producción de la circulación (Aleman, 2008). Es así que él: “*El territorio no es solamente un conjunto de localizaciones y de actividades, es un acto económico en pleno derecho (...) con el objetivo de ser capaz de reaccionar a cambios*³⁶ *de situaciones de competencia*” (Mazurek, 2009: 71). Como en un espacio pueden existir distintos territorios esto produce áreas de competencia que generan **conflictos** donde hay superposición de intereses de los grupos sociales, para ello en el territorio se producirán multiplicidad de estrategias de los actores que lo construyen (grupos de poder) donde cada grupo tiene su estrategia propia de explotación y gestión de su territorio (Mazurek, 2009).

Somos Tres Sectores

Se había indicado que la feria tiene límites que dan cuerpo a la misma. Dentro de esto límites existen otros límites territoriales internos, trazos humanos sectorizados (Samanamud, 2003). Existen trazos/limites que el SMT ha ido estableciendo a lo largo de su trabajo cotidiano que son distintos a los trazos de las y los vendedores pero que están íntimamente ligados a ellos. Cuando se preguntó a los cocheros cómo trabajaban antes, muchos contestaron que había paradas, similar a las paradas que hoy tendrían los transportistas públicos motorizados, pero como indican Cesar y Vitaliano; esto no funcionó y se tuvo que terminar con esta forma de explotar el territorio. Los motivos de este fracaso se deben a que esta forma de producción de la circulación no responde a la dinámica de la Feria. Esto debido a que los cocheros de alguna manera deben deambular, para conseguir cargas y tener ingresos en su jornada de trabajo.

Hasta el 2013 el SMT había dividido su territorio en tres sectores tanto a nivel de explotación como de administración. A nivel de **explotación** estos tres sectores fueron una

³⁶ Entendiendo que cambio según Mazurek (2009) es la innovación en una aptitud, no de controlar sino de anticipar el cambio.

especie límites para desarrollar la oferta de su servicio. Cada MiniTransportista dentro la feria de Villa Dolores por mandato del SMT, estaba asignado a uno de estos tres sectores para trabajar solo dentro de este límite. Esta asignación era permanente y no rotativa (como ocurre con el cambio de línea en el sector del transporte público motorizado). Los tres sectores son los siguientes:

Avenida Panorámica, es uno de los sectores que dividió el sindicato para trabajar, se extiende desde la calle 1 hasta la calle 10 de Villa Dolores en línea recta. En este sector como había indicado, es donde están las carpas (“puestos fijos grandes”), también hay los camiones de carga pesada que hacen transporte y al mismo tiempo hacen de tiendas o puestos. A este sector llega en su mayoría productos como papa, cebolla, zanahoria, (carga pesada) y tiene mucha dinámica, ya que llega carga con regularidad en todo el año.

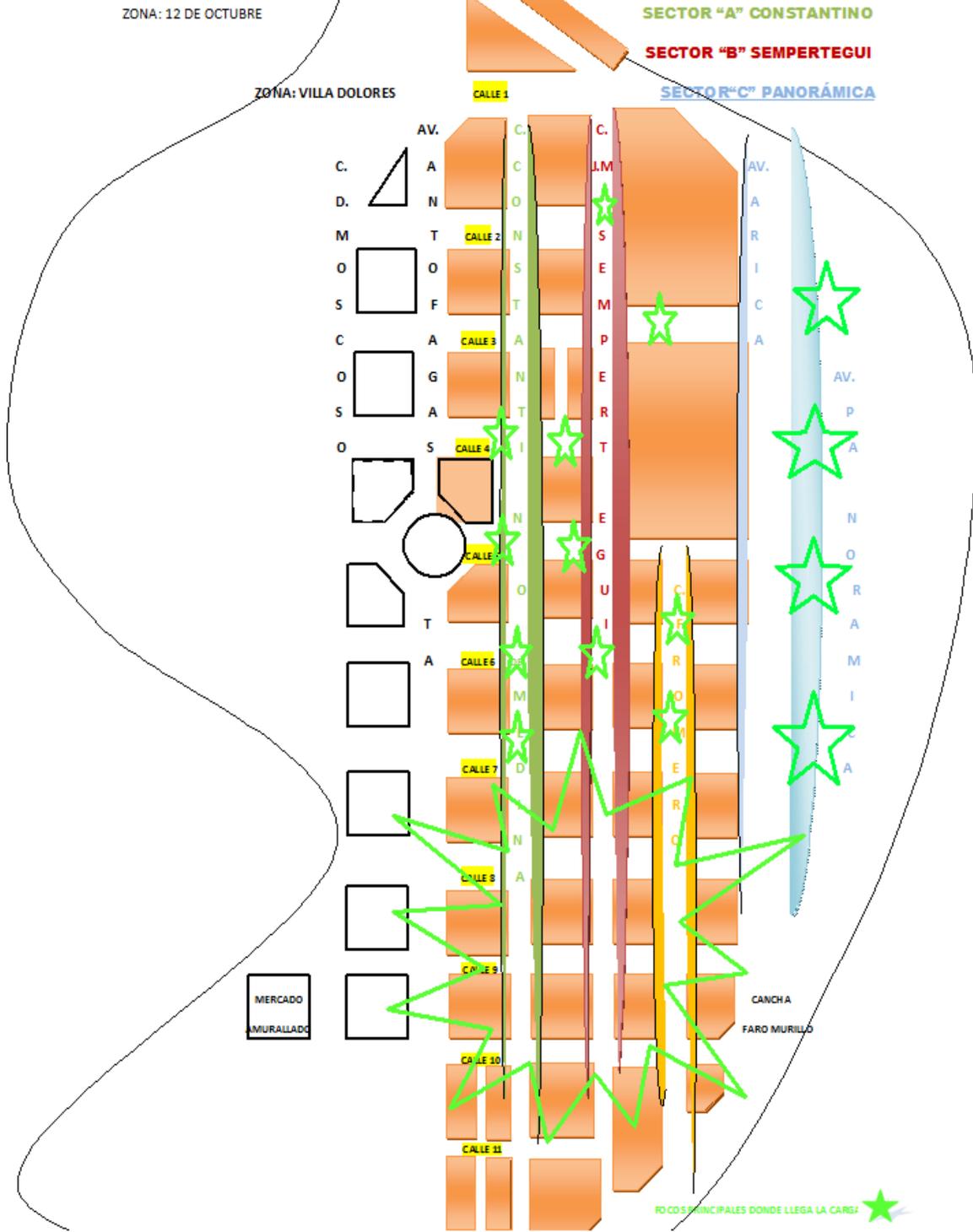
Calle J. Manuel Sempertegui. Este sector se extiende desde la calle 1 hasta la calle 11 de Villa Dolores (también forma parte la calle F. Romero). A este sector llega carga como; tomates, lechugas, zapallos etc. y los camiones se ubican desde la calle 6 hasta la calle 11 de forma temporal, más que todos los días martes y viernes, momento en que la vendedoras/es se abastecen de estos productos para luego comercializarlos. En este sector para los cocheros existe un trabajo liviano con respecto al peso, su demanda se intensifica los días martes y viernes, y se atenúa los demás días.

3- Calle Constantino de Medina. Este sector se extiende desde la calle 1 hasta la calle 12. A este sector llega carga de fruta de temporada y otras, también están las abarroteras y otros productos como la papa, condimentos como el ajo, ají, etc. Cuando los camiones llegan con mercancía se sitúan desde la calle 6 a la 11 de Villa Dolores los días martes y viernes con preferencia, desde allí estas mercancías son trasladadas a los diferentes puestos de venta.

**ÁREA DE TRABAJO: LOS TRES PRINCIPALES SECTORES EN LA FERIA DE VILLA DOLORES,
SINDICATO DE MINITRANSPORTES, ESTIBADORES Y SERENOS EL ALTO**

CEJA

ZONA: 12 DE OCTUBRE



Diseño de Mapa por Julio Cesar Mita M. La Feria de Villa Dolores y la delimitación de los sectores internos para fines de administración.

Como se dijo, esta división fue hasta 2013. **En la actualidad (2014) esta división sólo tiene efectos de administración y no de explotación**, es decir esta división (3 sectores) divide a los afiliados para actos de control administrativo (a un nivel político y social) y no para trabajar dentro de un límite. La razón por la cual se ha reducido esta división del territorio a nivel administrativo responde a que muchos de los MiniTransportistas no tenían igualdad de condiciones en usufructuar el territorio en su dinámica, ya que como se dijo algunos sectores tienen más demanda del servicio y otros sectores sobre oferta del servicio (dependiendo del momento de la feria) lo cual producía distorsiones en la oferta y demanda. Por ello se tomó la decisión en Asamblea General (2013) **de romper con la división del territorio en su explotación** para que todos los afiliados puedan trabajar en cualquiera de estos tres sectores y así aprovechar de mejor manera y de forma conjunta las pulsiones de la feria. Se podría decir que el sindicato no estaba cumpliendo la función de socializador de riesgos y beneficios (Aleman, 2008) y por eso se tuvo que cambiar la manera de explotar el territorio. La mala regulación de oferta y demanda del servicio había ocasionado al mismo tiempo rencillas entre afiliados. Por ejemplo, en 2010 Cesar indicaba que un MT debe respetar su sector cuando oferta su servicio, es decir solo deambular por su sector, *“debe caminar solo por su sector”* (nota diario de campo 10/5/2010). Aunque también añade Cesar que si un MT tiene que ir a dejar alguna carga fuera de su sector, éste en su retorno si se encuentra con otra carga podía recoger esta carga aunque haya estado fuera de su sector porque este acto se juzga como fortuito y no intencional siempre y cuando este nuevo traslado no genere un seguir fuera de su sector. **Es decir había la posibilidad ocasionalmente de trabajar por distintos sectores pero esto no era suficiente**³⁷.

³⁷ El reglamento interno al respecto indica: art. 14.- Las faltas se clasifican de la siguiente manera: *“De las faltas leves son:-Llevar carga de cualquier volumen de un sitio a cualquier distancia sin excusarse.-No mantener su parada según su tarjeta de operación cada socio”. la faltas leves, se sancionan con 5 días de castigo o 15 Bs. de multa”* (R.S. 00221. 2009). Si bien los conflictos internos por la disputa de la carga, se resuelven por la mediación del Directorio del SMT (a veces también intermedian los jefes de sector), algunos no llegaron (y no llegan hoy 2014) hasta el cuerpo administrativo, ya que se solucionan entre los mismos afectados. Así estos problemas no se visibilizaron con frecuencia porque si bien existe un reglamento que lo sanciona, existen límites tácitos (saber jugar el juego) dentro de los sectores (y afiliados) de no rebasarse, este límite tácito están fuerte como el acuerdo expreso que indica el reglamento. Esta clase de descentralización de la resolución de conflictos, no pasa por la organización jerárquicamente organizada

El hito de la división en tres sectores sigue generando la costumbre de dividir el espacio de esta manera pero solo a **nivel administrativo**, es así que estos tres sectores continúan teniendo representantes que se denominan **Jefes de Sector**. Cada sector en el SMT cuenta con un pequeño directorio compuesto por tres carteras; un Jefe de Sector, un Secretario de Deporte, Strio. Hacienda. Estos cargos son elegidos en asamblea interna (reunión del grupo o sector) por aclamación y votación a mano alzada en distintos meses del año para cada sector, y solo los afiliados que pertenecen al sector tienen voz y voto³⁸, **Constantino** tiene la costumbre de elegir su jefe de sector³⁹ a finales de enero, **Panorámica** en el mes de abril y **Sempertegui** en septiembre. El cuerpo directorio por sector, principalmente tiene el fin de conducir los siguientes acontecimientos: 1) las fiestas de carnaval 2) el campeonato relámpago por el aniversario del sindicato 3) el campeonato interno 4) elecciones del Directorio del SMT. Existe un fin transversal para que exista el jefe de sector, que es el de resolver los conflictos internos del sector en primera instancia, es en este momento que el jefe de sector se pone a la cabeza y evalúa el conflicto para resolverlo o remitirlo al cuerpo directorio (cuerpo administrativo general del SMT). Resolver el conflicto interno para el jefe de sector es tener un fino tacto para considerar la real magnitud del conflicto para de esta manera determinar si es posible resolverlo sólo entre las partes o mandarlo a la asamblea interna del sector. En caso de fallar la solución del conflicto en estas dos instancias o si se considera que el conflicto es de gran magnitud y escapa a la competencia del jefe de sector, se lo remitirá al cuerpo administrativo general (los conflictos internos son distintos, con respecto a la explotación del territorio principalmente se presenta la competencia desleal entre afiliados y el hecho de no cumplir a cabalidad con su trabajo, también no se debe olvidar que existen problemas de índole moral). Los **jefes de sector** también están obligados a presentarse en situaciones de urgencia para coordinar acontecimientos generales que atañan a la colectividad del SMT o para acordar qué

sino a veces se lleva a otros terrenos, bajo otros dispositivos sociales cara a cara y de relaciones de fuerza (Sammanamud, 2003), que pueden basarse en estrategias personales, por ejemplo el de antigüedad, su trayectoria dirigencial, edad, parentesco, red de caseritas etc. En la actualidad como ya es posible trabajar en cualquier sector se está constituyendo una vieja y nueva forma de explotación del área de trabajo que ya no es por sectores sino por mecanismos personales que también produce otros conflictos interno que se resuelve con una vieja y una nueva forma.

³⁸ Según lista del SMT hasta 2014 cada sector tenía la siguiente población: **Constantino Doria Medina: 65 afiliados: Manuel Sempertegui: 57. Av. Panorámica: 57.**

³⁹Utilizare jefe de sector para referirme como lo hacen los minitransportistas a todo el pequeño directorio de cada sector.

medidas tomar con los otros jefes de sector y con el cuerpo administrativo general. El **secretario de deportes** tiene la responsabilidad, de los campeonatos de futbol; también el jefe de sector actúa en coordinación con éste, lo mismo sucede en el caso de la fiestas de carnavales donde el jefe de sector asume la principal responsabilidad pero en coordinación con los otros dos directorios. También están la cartera de **hacienda** que trata asuntos de recaudación de fondos para overoles y distintas actividades.

Siendo que la explotación del territorio de alguna manera ya no es regulada por la organización, se ha reforzado otra manera de explotación personalizada y sectorizada basada principalmente en una red de caseritas/jefas o conocidos en una ecología frágil de confianza. Bajo esta forma de mantener una explotación del territorio a nivel personal, es importante considerar el tiempo con respecto a la continuidad que se lleva trabajando en la feria (y por lo tanto en la organización) ya que de esta surge una **relación de confianza** entre el minittransportista y la señora del puesto. Surge así al mismo tiempo una especie de lealtad en ofrecer con preferencia la oferta de trabajo del minittransportista a la señora del puesto y por parte de la señora en demandar con preferencia el trabajo del minittransportista conocido (esto cuando escasea cocheros o hay mucha carga), pero esta relación de confianza es frágil sino se refuerza con la continuidad/regularidad entre ambas partes dada la dinámica a que se someten. Existen diferentes casos en los que se puede notar esta manera de explotar el territorio a nivel personal. Eliseo un minittransportista cochero con 10 años de servicio en la feria, tiene unas caseras con las que ha pactado llevar sus cargas todos los martes y viernes desde las tres de la mañana incluso sin que la señora esté presente en el proceso de traslado y acomodo de su carga; se podría decir que este micro-sector le pertenece a Eliseo y solo a él (cuaderno de campo 03/07/13). Sin embargo esta relación podría ir deteriorándose si el minittransportista falla en llevar su carga o por el contrario si la señora contrata indiscriminadamente a otro sin otorgarle la preferencia al minittransportista conocido. También puede darse una competencia desleal entre minittransportistas al rematar la tarifa que será animada en una complicidad entre el minittransportista y la señora del puesto que generara nuevas lealtades en demanda y oferta del servicio. Muchas veces sucede que el minittransportista falla porque no acude regularmente a la feria debido a múltiples causas, perdiendo su **micro-sector de explotación conquistado**. Otra manera de sectorizar la explotación del territorio se basa en

la capacidad de fuerza del Minitransportista. Basilio indica lo siguiente cuando se le pregunto si no les afecta lo de trabajar por todo lugar es decir trabajar sin paradas, y él dice “...no, porque la carga que llega a Panorámica es pesada y los de los otros sectores no están acostumbrados y no se animan a cargar, solo algunos se atreven, como los jóvenes.” (Entrevista a Don Basilio, 13/09/13)

Las Batidas

Los tres sectores mencionados que funcionan a nivel administrativo en lo político y lo social y no así en lo económico (explotación) estarán bajo la tutela de la administración general (el directorio) para precautelar no solo los sectores sino toda el área de trabajo de la organización. Para tal cometido el Directorio encabeza el resguardo de la posesión de todo el territorio perteneciente a la organización mediante lo que se llama formalmente *inspección* (pero en los hechos como se verá existe un trabajo conjunto por los afiliados interesados en resguardar el territorio y no ser invadidos por otros transportistas manuales en la feria). En lo formal el directorio tiene carteras que son dirigidas netamente a esta tarea como los inspectores (de 3 a 4) y un jefe de inspectores, estas carteras son las encargadas de rendir cuentas sobre el manejo del territorio a toda la base, pero la manera de actuar del directorio es que todos los que forman parte del directorio realicen la inspección (en algunos momentos coadyuvados por algunos afiliados). A estos procesos de inspección se le llaman “batidas”. Ejemplificaremos su funcionamiento a través de un fragmento del diario de campo de 2013.

A romper tablas

“En anteriores reuniones del directorio se había quedado en realizar la inspección o como la mayoría de los afiliados llaman “batidas” al área de trabajo, para esto se conformó 5 grupos por sorteo.

El último grupo, lo conformaban Roger (Hernan) y Carlos aunque las anteriores rondas estaban conformadas por tres, este grupo solo tenía dos, ya que el número que compone el directorio (14) no daba para más. Carlos y Roger al momento de hacer la batida vienen vestidos de civil (sin sus overoles), están vigorosos y cuando nos encontramos empezamos a caminar velozmente, sin desperdiciar tiempo. Veo que el Roger está manejando un suncho (chuseador) una especie de pinchador de llantas artesanal hecho de metal, el Roger dirigiéndose al Carlos le dice está bueno tu punta pero no tiene filo.

*Subiendo hasta la altura de Av. Antofagasta, y doblando por esa esquina, nos **encontramos con un azul** (un transportista manual de 12 de octubre) que estaba con coche trasladando papa (recuerdo que en la primera ronda Edwin dijo que hay azules que entran a la feria y salen y eso es válido),*

supuse que Roger y el Carlos harían algo ya que ellos en anteriores reuniones habían declarado que estaban emputados con los **tablas**⁴⁰, más allá de la tensión mía no sucedió nada, nos pasamos de largo, después de unos pasos, Roger le dice a Carlos “va dar la vuelta y va bajar por la panorámica cuando este bajando lo vamos agarrar, **está con carga, no se le puede hacer nada**”. Llegamos a calle 5 y doblamos hacia la Av. Antofagasta, al frente de la plaza Juana Azurduy nos detuvimos porque encontramos a otro **ambulante**, llevando carga. Este ambulante es un señor de unos 40 años, está vestido de civil, nos acercamos sigilosamente al ambulante; él está hablando con la qhatera (vendedora) que le contrató, ella le está indicando dónde descargar. El Roger y el Carlos consideran mejor esperarlo al frente haciéndonos señas entre nosotros para que el ambulante no perciba nada anormal a su alrededor. El ambulante termina de descargar y se está dirigiendo hacia la Medina, lo perseguimos acechándolo. El Roger agarra al ambulante le dice “compañero quiero hablar contigo: **¡vos no puedes trabajar con coche aquí!**”. El ambulante en tono serio responde “yo estoy llevando para mí, tengo cargas de zanahoria y cebolla eso estoy cargando, no estoy trabajando” a esto Roger dice: “te vamos estar viendo...¿hasta qué hora vas estar trasladando tu carga?...”. **El Carlos le explica que si quiere trabajar tiene que hablar con el sindicato**. El ambulante se pone parador (altanero) y repite que él está llevando para él... dice “o si no ¡vamos al Tránsito! ahí arreglaremos”, el Carlos y Roger le responden “¡tampoco es así! compañero de buena te estamos diciendo, si no ya te hubiéramos pinchado tu llanta”. El Carlos le dice “si no ven hablar al sindicato”, los ánimos se subieron por el desafío del ambulante al decir “vamos al Tránsito”, a la policía hasta que el Roger y el Carlos le hablaron en tono conciliador para dejar claro que él puede trasladar para él, pero no puede trabajar en la feria y el ambulante les dice que después que termine de trasladar su carga se irá. Nos alejamos de ese lugar, y continuamos con la batida. Mientras descendíamos por la Medina el Carlos menciona que ese ambulante está mamando (engañando), y que si lo vemos otra vez hay que hacerle algo, el Roger coincide con esta idea.

Llegamos a la calle 7, Roger y Carlos deliberan por donde es mejor ir, Roger decide que es mejor ir por la calle 7 hacia la panorámica, dice; “por ahí hay tablas, entre la 7 y 8 de la sempertegui, hay un escalera, esta mañana lo he visto uno con gorra roja, siempre está caminando por ahí, yo le advertido pero este no se estaba haciendo caso”. Seguimos buscando a los ambulantes y nada, no hay ninguno a la vista, seguimos buscando el rastro del escalera de gorra roja pero nada, al pasar por donde estamos parados **encontramos a otros afiliados de quienes el Roger y el Carlos recaban información para ubicar a los ambulantes y al de gorra roja**. Un afiliado dice haber visto al de gorra roja por la mañana pero que ahora no está. Seguimos caminando y encontramos al **Cachuchin** (apodo de un afiliado, ex - directorio 2012) el Roger se le acerca le dice “¡ya... ya...ya...! **A ver vos miras a los tablas y no haces nada**” el Carlos se suma a la charla y dice “no el Cachuchin es de bolas, sabe pinchar llantas”. El Cachuchin, que hasta ese momento estaba divirtiéndose con la charla muestra un pinchador de llantas que saca del escondite de su coche. Al Roger se le abren los ojos y dice “futa esto necesitamos”. El cachuchin dice “¡yo de bolas sé pinchar!” Recién nomas con el Calibre hemos pinchado a un tabla, rápido nomas, esta punta yo sé lo he hecho para todos del directorio, a dos lukitas se los hecho hacer”, el Roger le dice “para mí me házmelo hacer, pero urgente”. Después del encuentro ameno con el Cachuchin, seguimos dando vueltas tratando de cubrir terreno por donde se dice que suelen caminar los tablas, en esa encontramos a una señora (de pollera y mayor) que esta con su coche pequeño y el Roger dice “soy capaz de pinchárselo, esa vieja años está trabajando en la feria, no se hace caso, hay que pinchárselo”. Tuvimos otras referencia de algunos afiliados sobre el paradero del de gorra roja, pero cuando íbamos a encontrarlo donde nos dijeron, ¡nada!... el Roger y el Carlos dicen estos cabrones creo que saben qué rato salimos y se pierden, alguien les avisa del mismo sindicato, creo que hay un buzo (soplón) .

⁴⁰ Los Tablas son transportistas manuales que no están afiliados al SMT, les dicen tablas porque muchas de ellos trabajan estibando para los camiones.

*En la calle 3 de la Av. Panorámica nos topamos de nuevo con el ambulante ese que nos había dicho que estaba cargando para él nomas, y que no estaba trabajando. El Roger y el Carlos están calientes, se acercan al ambulante y agarran su coche, y le dicen “como es compañero... ya ve, estás trabajando”, el ambulante repite que está trasladando su carga nomas, el Carlos le dice **“si quieres trabajar te puedes afiliar como escalera, nosotros no te estamos atajando, a nosotros como directorio tenemos que pinchar tu llanta o detener tu coche, si no te haces caso”**. En ese momento pasa cerca de nosotros el Sunca (ex directorio) con su coche y dice de manera imperativa “ese ambulante está trabajando desde la mañana, ya carguen su coche aquí arriba, llévenlo a la oficina”. El Roger y el Carlos dicen “ya ve así es pues, ya vamos nomas a la oficina”; el ambulante esta renuente a que lo lleven a la oficina, después de insistir fuimos hasta la oficina del sindicato y el Roger y el Carlos le dijeron “hoy mismo en la tarde tienes que estar”. Al final el ambulante acepto desconfiadamente ir a la oficina en la tarde y explicar que estaba trabajando para él.*

*Bajamos otra vez a la calle 8 cuando estábamos en busca del de gorra roja apareció otro de los fichados, ese que el Edwin había dicho “el que era medio maleante, que tenía sus tajos en la cara, y que venía de la diesi (feria de 16 de julio) con sus hijos y que el nomas te hacia tener miedo porque te mostraba un cuchillo”. Fuimos detrás de él y conseguimos algunos refuerzos como el René ya que el ambulante tiene fama de malo, pero Carlos se queja diciendo **“hay algunos (afiliados) que les vale ayudar, con tal de que tenga carga para ellos no les importa más, no les importa que los tablas caminen por su lado, hay que pedir que todos deben ayudar”** en eso justo apareció el Evaristo (forma parte del directorio) y los inspectores le pidieron su ayuda y él dijo que estaba con carga que volvería pero los inspectores insistieron y el Evaristo se quedó para ayudar, pero haciendo notar que estaba apurado porque la señora le estaba esperando. El Roger comenta que **no hay como agarrar a los ambulantes cuando están con carga porque las señoras grave se defiende de ellos nomas, remedando a las señoras el Roger dice “si ustedes no quieren llevar déjenle trabajar”**. Esperamos al tabla para agarrarlo y pincharle la llanta, sin embargo pese que en el primer intento cuando se le tendió la trampa el ambulante se nos fue protegido por su contratante y después esquivándonos Carlos dice “ese se ha dado cuenta y le ha pedido a ese señor que lo contrato que lo acompañe, pero hay que agarrarlo necesitamos más gente”. Nos despedimos, terminó la batida.”(Cuaderno de campo 16/08/13)*

El espacio de la feria de Villa Dolores es conflictivo; la apropiación y posesión del territorio por una colectividad laboral como el SMT es constante, esta labor no solo es encomendada al directorio, interviene todo el cuerpo social interesado en mantener este monopolio (también cabe recordar que para algunos afiliados al SMT no tiene mucho sentido atajarse del lugar si ellos tienen demanda de su servicio, se puede considerar que a ellos no les importa generando así un egoísmo ambivalente, pero al parecer este es un rasgo de no haber internalizado en plenitud la identidad de la organización). La afrenta es directa con otros **transportistas manuales externos** y/o foráneos al sindicato como los llamados: **tablas, ambulantes, azules**, a los cuales se los considera enemigos potenciales, por el hecho de que distorsionar la oferta y demanda de trabajo que la organización pretende controlar en beneficio de sus afiliados y principalmente invadir una área de trabajo que no les pertenece. Los transportistas manuales externos al sindicato también son considerados

como ajenos a los marcos de sentido construidos desde la organización. El SMT tiene una organización que se mantiene gracias a ciertos costos/inversiones constantes en su espacio (como el de renovar la tarjeta de operación cada año, el pago a la Federación, pago de cuotas mensuales, festejos, etc.) y el de ir formando constantemente el sentido de pertenencia (identidad) entre sus afiliados. Lo que también representa otros gastos, todo esto es una acumulación de gastos e inversiones⁴¹ que da *voz de reclamo legitimado* al afiliado del SMT. Esto puede parecer muy ajeno para un transportista manual externo, es decir este último puede ser insensible a esos marcos de sentido y por ello podría reaccionar de manera abrupta. Sin embargo muchos, transportistas manuales externos que hayan pisado la feria más de una vez o que hayan ya participado de este juego podrán leer en el territorio y los actores que él trabajar allí no es algo gratis y que si siguen trabajando allí tendrán que hacerlo a escondidillas e ilegítimamente o podrán trabajar en aéreas que desecha el cochero. El SMT controla de manera hegemónica (**estrategia de legitimación**) su territorio. Antes de eliminar a un competidor externo se le da la salida de poder afiliarse, como cuando se observó en repetidas ocasiones decirle de parte de un afiliado, al transportista manual externo “*o si quieres te puedes afiliar*”. También se debe considerar que esa salida está condicionada a controlar la oferta del servicio (y ganar adeptos fieles) y no es un acto enteramente generoso ya que si el transportista manual externo se afilia será según las condiciones que dicte la organización, y estas condiciones muchas veces son para no afectar el interés (rentabilidad) de los cocheros afiliados. Esto tampoco quiere decir que ello sea un acto netamente perverso, también este es un acto de solidaridad ya que muchas veces se evalúa la condición social del transportista manual externo para ayudarlo a ingresar y darle algo de estabilidad laboral. Por otro lado, el control de la oferta y la demanda del servicio en el territorio del SMT implica una constante renegociación con las *qhateras* (vendedora/res) ya que ella son las que “deciden” a quien contratar, y en ello pueden demostrar su influencia hacia los trabajadores del SMT indicando que ellos no se pueden atajar del lugar para que mejoren su servicio.

⁴¹Como indica Bourdieu (2002) toda inversión está orientada a la perpetuación, instauración o mantenimiento como en el caso de inversiones sociales y simbólicas que tienden a instaurar y mantener relaciones sociales que se conviertan en obligaciones sentidas subjetivamente (sentimientos de reconocimiento de respeto) o institucionalmente garantizadas (derechos) que por el trabajo específico de su mantenimiento (gastos económicos, tiempo, inversión en festejos, tramitaciones administrativas, etc.) se convertirá en capital social y simbólico.

El Ingreso al Sindicato

Actualmente en el SMT no existe lo que se pueda considerar como ingreso en un sentido estricto. Como se había indicado lo que existe en el SMT es el traspaso. El **traspaso** es una medida asumida desde 2004 por toda la organización, para regular directamente la oferta de trabajo de parte de los minitransportistas (y al mismo tiempo es un beneficio social autogenerado, como se explicara más adelante), es decir no hay nuevos ingresos que aumenten el tamaño de la población laboral del SMT. Pero se puede considerar que el traspaso es una forma de ingreso al sindicato y por lo tanto ingreso a la fuente de trabajo que ellos resguardan y controlan. El proceso de ingreso al SMT comienza con conocer esa forma de trabajo, se conoce esa forma de trabajo por cercanía a ese mundo de vida o como indica Bourdieu “*el espacio social predispone al acercamiento*” y existe proximidad en un espacio social cuando hay reconocimiento (Bourdieu, 1997: 23). En este proceso se puede notar que opera lo que se conoce como una especie de red social basada en la familia (nuclear o extendida) ya que muchos de los afiliados se enteraron de que había un socio que quería traspasar por aviso de un familiar que trabaja en la feria o en el SMT. El que avisa al aspirante no necesariamente es otro minitransportista y en muchos casos es una comerciante que trabaja en la feria u otro cercano al mundo de vida de la feria callejera que se enteró que hay traspaso. Si bien la red social para dar aviso al **aspirante a minitransportista** puede basarse en una red de parentesco (Lomitz, 1994), esta no es la única forma, también sucede una especie de contactos con amigos y paisanos⁴² o por la proximidad del mundo de vida laboral informal. En este punto hay que tener cuidado en establecer una *forma de contacto suprema* para ingresar al SMT sin antes tener una multiplicidad de casos. Cabe recordar que el aspirante debe tener un nivel de (re)conocimiento de este tipo de trabajo para que se anime a entrar y este reconocimiento está supeditado a la información que da el contacto y la imagen que tienen del minitransportista en la feria, de esta manera se va generando el *juego de sentido para el aspirante a minitransportista*.

⁴²En el caso de *aparapitas* en algunos mercados de la ciudad de La Paz parece existir una fuerte predominancia de establecer contacto por vía de la red de paisanos para llegar a trabajar en el transporte manual (Villegas, 2012)

A continuación citamos algunas experiencias de minittransportistas que entraron y cuál fue su contacto: Eduardo ingreso al sindicato en 2002 por el contacto de un amigo que trabaja en la asociación 30 de abril que asocia a ambulantes comerciantes *“yo era ligüero y una vez me encontré a un amigo de futbol (de la asociación 30 de abril) que ya estaba trabajando en el sindicato (SMT) y él me dijo aquí entra, hay plata (hace un ademan de dinero frotando sus dedos) yo fui el último de los ingresos, ya no había”* (Entrevista a Eduardo 03/09/13).

Joaquín indica que él ingresó animado por un paisano, (muy lejano, creo que era más un amigo) que tenía abandonado su puesto, que por un tiempo lo tenía su hijo, pero al final este puesto estaba abandonado. Joaquín dice; *“él me dijo maravillas, de este trabajo me dijo vas a ganar bien pero no es tanto así, tal vez es así para los que están tiempo”* (Entrevista a Joaquín 25/08/13)

Como muchos otros afiliados, Fermín ingresó a la organización por un familiar. Entró hace tres años (2010) al sindicato mediante su hermano Roger, quien ingresó hace cinco años (2008). El Gumer el año 2013 viabilizó el ingreso de su hermano al sindicato encontrando primero a la persona que quería traspasar y luego haciendo las gestiones respectivas para el traspaso. Así también Pedro viabilizó el ingreso de dos de sus hijos al sindicato.

El siguiente cuadro que se muestra a continuación es producto de las 39 entrevistas semiestructuradas que se hizo, se extracto este cuadro en base a la pregunta *¿tienes algún familiar que trabaje en el Sindicato?* y continuación en caso de que responda indicando que; sí, quien; mi Papá, Hermano, Tío, Primo, etc.

Cuadro 4

| | Tienes algún familiar que trabaja en el sindicato | | Total de entrevistados |
|-------|---|----|------------------------|
| | Si | No | |
| TOTAL | 11 | 28 | 39 |

Fuente: elaboración propia encuesta 2013 a 39 afiliados.

Este cuadro muestra que 11 de los 39 entrevistados cuentan con un familiar en la organización, y 28 no. Si bien esto corrobora la literatura sobre las redes sociales vía parentesco para copar espacios de trabajo en el sector informal, también se debe pensar que estamos asistiendo a otra tendencia (si tomamos en términos de porcentaje los 28 cocheros de los 39 que indicaron no tener un familiar en el SMT representarían un 71%). Decía

Vitaliano en una entrevista con algo sarcasmo y relacionado con la frase de que el SMT es para dar trabajo a muchos y no fomentar el provecho de unos pocos: “*algunos afiliados quieren meter a toda su familia*” (cuaderno de campo 21/08/13), es decir existe un conflicto interno entre afiliados al querer copar espacios por vía del parentesco en el SMT y así monopolizar de alguna manera los espacios de trabajo cada vez más escasos.

Un caso particular es el de Víctor de 16 años que quedó huérfano de padre y madre y su tía que es vendedora en la feria se rogó a la organización para que lo acepten aun sin contar con el dinero para pagar la acción que el sindicato concedió a Víctor a plazos. Desde esta perspectiva podemos decir que el SMT tiene un alto grado de solidaridad con personas que considera como “los suyos”, es decir con personas cuyas opciones en otros lugares de trabajo son menores pero que en el SMT por ser reconocidos como parte de su mundo de vida como parientes y/o cercanos de la vendedores/ras y haber sufrido algún acontecimiento malo en su vida⁴³ son mayores sus oportunidad de tener trabajo en el SMT y la feria callejera.

Por tanto, el conocimiento de este trabajo es por contacto de diversas personas, por una parte los familiares y por otra, por sujetos (paisanos, amigos) que principalmente se han relacionado con este mundo de trabajo y se han hecho conocer por la organización y los afiliados e incluso han sido evaluados socialmente para darles la facilidad de que se puedan afiliarse al sindicato. Sin embargo estos diversos contactos que son el inicio del proceso de ingreso al sindicato estarán supeditados a la situación económica como se verá a continuación.

El Traspaso

En segundo lugar el entrante además de conseguir los contactos necesarios debe tener el dinero suficiente para comprar el puesto del *traspasante* (nombre que asignan los afiliados al que hace la transferencia de su puesto en el sindicato). El SMT al tener la posesión del

⁴³ Muchas veces en esto se utiliza la *ministrización* para poder ingresar, por eso son aceptados sin muchas reticencias, también surge de este aspecto el discurso; de que solo ingresa al SMT, gente que “*no tiene*” y esa frase relacionada y recurrente que se maneja en la comunidad de los minittransportista: “*este es lugar para los que no tienen trabajo*” (Diario de Campo, 2013).

territorio de la Feria de Villa Dolores delega al traspasante el “derecho” de cobrar el monto que vea conveniente al vender su puesto en la organización y en el espacio de la feria, que por distintos testimonios oscila entre 9000 a 12.000 Bs.⁴⁴ dependiendo si la transferencia es junto con o sin coche. En caso de que la transferencia sea con coche, se aumentará una suma que represente el precio del coche que aproximadamente es de 1700 Bs. (Diario de Campo, 2013).

La forma en que se realiza el traspaso consiste en que el entrante se pone de acuerdo con el traspasante sobre el precio del puesto, es una forma de compra y venta de puesto. En el sindicato, la directiva (la organización) no toma partido, ya que es un acto bilateral entre el entrante y el traspasante, donde los traspasantes ofertan el precio referencial de los traspasos que recientemente se hayan realizado (nueve mil a doce mil bolivianos) y el entrante negocia este precio. Si se ha convenido el contrato de compra y venta del puesto y se pretende efectivizar el traspaso esto debe ser expuesto a la organización en asamblea general, para ver si aceptan al nuevo (es ahí donde se avalúa la condición del entrante). Por otro lado desde que se realizó esta investigación no se vio que se rechace a ningún nuevo, ya que estos entran con la venia del saliente que antes ya obtuvo la venia del directorio. Pero siempre se le infunde al nuevo el temor de que podría ser rechazado. Si la organización acepta al entrante y dan consentimiento al traspaso, el entrante/nuevo debe comprar tres cajas de cerveza y tres paquetes de coca-quina (bebida de cola) que deben ser entregados al directorio para que este reparta en esa misma asamblea a los jefes de sector, para que estos a su vez repartan a sus sectores, realizado esto y en posteriores días como verá conveniente el directorio, el traspasante debe pagar un monto pecuniario al sindicato (el *cariño* para el sindicato) que varía según si haya o no pasado dirigencia (si hizo dirigencia 200 Bs, y si no 800 Bs.), el entrante al mismo tiempo debe pagar otro monto (580 Bs y 50 Bs) para la afiliación al sindicato y por ultimo cumplir otras obligaciones con el sector.

En el siguiente informe rendido en 2013 por el secretario de hacienda se puede observar regularmente los montos de dinero que se quedan anualmente (gestión del directorio) en el sindicato por concepto de traspasos:

⁴⁴ Antiguamente se valuaba el precio del puesto, por la rentabilidad del sector en que se encontraba, en 2013 este ya no es un criterio para poner precio al puesto en la organización.

Cuadro 5

| INGRESO ECONÓMICO DE LA GESTIÓN 2012-2013 POR CONCEPTO DE TRASPASOS | | | | | |
|--|-----|-------------------------|---|------------------------|----------------------|
| N° | CM | | | | |
| | 155 | TRASPASANTE ENTRANTE | MOISES BARINUEVO CHINO. JUAN APAZA CORINA. | DEJO INGRESO CARIÑO | 800 Bs. 580 Bs. |
| 2. | 107 | TRASPASANTE ENTRANTE | DIEGO SILVA VALDEZ. GERMAN LUCIANO MENDOZA ZENTENO. | DEJO INGRESO CARIÑO | 200 Bs. 500 Bs. |
| 3. | 165 | TRASPASANTE ENTRANTE | ROFINO HUACARA. HENRY NILSTON QUISPE QUISPE. | DEJO INGRESO CARIÑO | 200 Bs. 580 Bs. |
| 4. | 119 | TRASPASANTE ENTRANTE | EULOGIO TARQUI. EDGAR MAMANI MAMANI. | DEJO INGRESO CARIÑO | 200 Bs. 580 Bs. |
| 5. | 34 | TRASPASANTE ENTRANTE | FELIX QUISPE CONDORI. ANDRES LOAYZA MAYTA. | DEJO INGRESO CARIÑO | 200 Bs. 580 Bs. |
| 6. | 138 | TRASPASANTE ENTRANTE | RENE MAMANI MAMANI. FREDDY YUJRA MAMANI. | DEJO INGRESO CARIÑO | 200 Bs. 580 Bs. |
| 7. | 122 | TRASPASANTE ENTRANTE | CEBERO PACO COLQUE. EDGAR RAMIRO VALENCIA YUJRA. | DEJO INGRESO CARIÑO | 200 Bs. 300 Bs. |
| 8. | 86 | TRASPASANTE ENTRANTE | RAUL DIAZ MAMANI. PEDRO POMA MAMANI. | DEJO INGRESO CARIÑO | 200 Bs. 300 Bs. |
| 9. | 193 | TRASPASANTE ENTRANTE | RUFINO HUACA PEREIRA. JOSÉ JOAQUÍN MARCA. | DEJO INGRESO CARIÑO | 300 Bs. 300 Bs. |
| 10. | 191 | TRASPASANTE ENTRANTE | AGUSTIN SAUCEDO. FREDDY GALLARDO QUISPE. | DEJO INGRESO CARIÑO | 200 Bs. 300 Bs. |
| 11. | 192 | ENTRANTE | EDSON F. IBAÑES QUISPE. | NUEVO | 8000 Bs. |
| 12. | 46 | TRASPASANTE ENTRANTE | RAMIRO LUPES L. IVAN WILLY VALENCIA. | DEJO INGRESO CARIÑO | ----- Bs. 580 Bs. |
| 13 | 30 | TRASPASANTE ENTRANTE | ERASMO QUISPE LARICO. GUSTAVO MAMANI TORREZ. | DEJO INGRESO CARIÑO | 800 Bs. 580 Bs. |
| 14. | 156 | TRASPASANTE ENTRANTE | HUGO QUISPE TOLA. EDGAR CONDORI CHAVES. | DEJO INGRESO CARIÑO | 800 Bs. 580 Bs. |
| 15. | 166 | TRASPASANTE ENTRANTE | TORIBIO APAZA CHICA. ALEJANDRO MAMANI KUNO. | DEJO INGRESO CARIÑO | 200 Bs. 580 Bs. |
| TOTAL INGRESO SALIENTES Y ENTRANTES | | | | | 19.420 Bs. |

Fuente; Informe económico Secretario de Hacienda 2013.

Si consideramos todos los traspasos en un año parece ser una suma considerable que se quedaría para la organización⁴⁵, sin embargo el grueso del dinero generado por un traspaso se queda con el traspasante, autogenerando de esa manera una recuperación del capital invertido por ingresar a la organización y al espacio. Los minitransportistas tienen el

⁴⁵ Se ha podido indagar poco sobre los destinos de estos montos de dinero que ingresan al SMT, por una parte por un recelo fundado por el temor de encontrar alguna mala administración de algún directorio de turno o poner al descubierto el patrimonio económico de la organización, hasta donde se pudo indagar este monto se destina al caudal de los fondos de la organización que hasta 2013 eran de 19.000 Bs. aproximadamente (este monto de dinero lo maneja el Strio. de Hacienda de turno) de donde se destina para gastos y prestamos extraordinarios.

beneficio de recuperar su capital invertido al vender su puesto (transferir su Código Municipal o como se conoce la placa), una vez que se retiran de trabajar los minitransportistas cuentan con este dinero que muchas veces les servirá para emprender otro trabajo por cuenta propia o para solventar su auto subsistencia mientras consigue otro empleo siendo que el trabajo en mejores condiciones es un sueño, como indica Escobar⁴⁶ (2009).

Cuadro 6

| GASTOS Y RÉDITO DEL TRASPASO | | |
|---|---|--|
| Gastos del Entrante | Oferta del Traspasante | Gastos del Traspasante |
| <i>Compra del puesto en el SMT</i> 10.000 Bs. (a 11.000 Bs) <i>Con coche</i> + 1700 Bs. <i>Ingreso al SMT (cariño)</i> +580 Bs <i>Cambio de nombre</i> +50 Bs. <i>Presentación y aceptación en Asamblea</i> <i>compra de 3 cajas de cerveza</i> +435 Bs. <i>Y tres paquetes de refresco de cola</i> <i>(cocaquina)</i> +135 Bs. <i>Presentación al Sector compra 1 caja</i> <i>de cerveza.</i> +145 Bs. | <i>Puesto en el SMT</i> 10.000 Bs. (a 11.000 Bs.) <i>Con coche</i> +1700 Bs. | <i>Por traspaso al SMT (cariño)</i> 220 Bs. (si paso dirigencia) 800 Bs. (si no paso dirigencia) |
| 13. 045 Bs. Total de Gasto Entrante | +11. 700 Bs. | -800 Bs. |
| Fuente: Elaboración propia, 2013. | . Bs. Capital liquido recuperado. | |

Como se nota en este cuadro, los gastos del entrante es alto, el entrante acepta erogar estos gastos (incluso endeudarse) porque se sabe que llegado un momento podrá cubrir estos gastos según el ritmo de trabajo que desarrolle desde que entra a trabajar, pero también sabe que cuando él decida salirse/retirarse del sindicato este gasto será como su; ahorro personal, no perderá dinero porque el precio de la acción/puesto se va actualizando constantemente,

⁴⁶ Silvia Escobar mediante una encuesta que realizó el CEDLA en 2006-2007, establece que la población aspirante a encontrar un trabajo en la ciudad de El Alto es de 12,9 superiores a cualquiera de los departamentos del eje troncal de Bolivia. En Escobar Silvia *Situación del Empleo en Tiempos de Cambio*, La Paz-Bolivia. CEDLA. 2009. P35

incluso el traspasante puede llegar a ganar vendiendo su acción⁴⁷. En 2008, año que se comenzó con esta investigación la acción tenía un costo de 4000 Bs. y hasta mediados de 2016 la acción estaba llegando hasta 15.000 Bs. esto sin contar con el ingreso económico por el lapso que haya podido generar trabajando como minitransportista por ese tiempo. Como la compra de la acción mediante el traspaso es alta, la organización ha intentado instituir que el *fin del traspaso no es ganar comercializando su acción* y por ello el entrante debe cumplir tres años en el sindicato como mínimo, antes de querer traspasar su puesto.

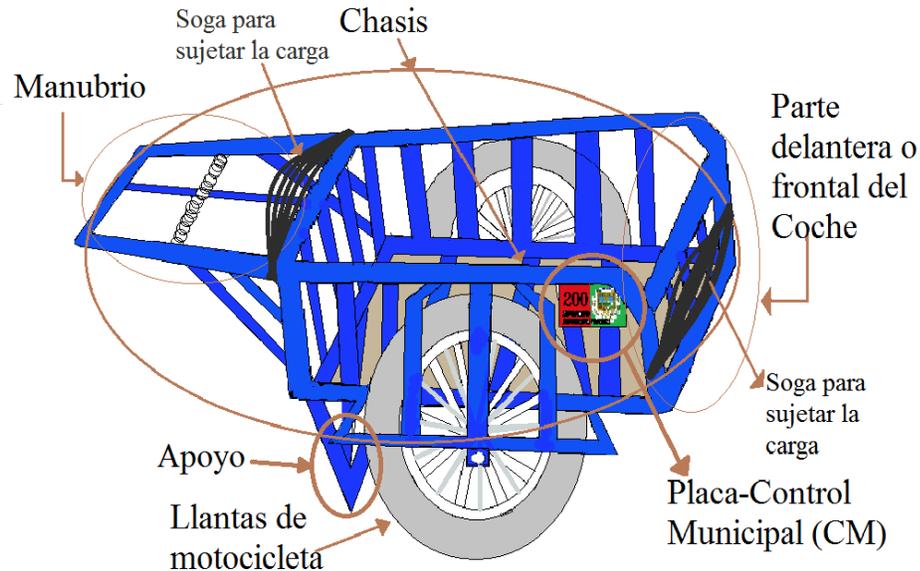
2.2. El coche

Como se dijo el COCHE es el resultado de un proceso histórico de ensayo y error: partió desde la carretilla, pasando por el triciclo a pedal hasta llegar a este medio de trabajo. Se pueden hacer comparaciones y rastrear los vestigios de la carretilla y el triciclo en el coche, como; el impulso muscular humano, el apoyo de la *carretilla*, lo mismo con la estructura

⁴⁷ Un comentario acerca de este tema de Alison Spedding (2014) en el sentido de que es claro que muchos que se animan en ingresar al SMT hayan recibido una información que les dé los insumos para saber que el dinero que inviertan al comprar su puesto en el SMT no lo perderán y es muy probable que ganen y devenga de esto una **inversión** incluso **especulativa**. Hasta 2015 se puede decir que los que ingresan al SMT dependiendo de la calidad del entrante (edad, su trayectoria laboral, etc.) se podría dilucidar si este entra con el objetivo de que un en corto tiempo transfiera su puesto o lo quiera conservar para mantener otra actividad paralela, o que este puesto en el SMT sea como un seguro laboral dispuesto en caso de que en su actividad laboral principal le vaya mal, etc. Sin embargo en todos estos casos, hoy (2016) ser cochero en la feria de Villa Dolores es para personas que cuentan con un capital mayor a 14000 Bs. Se ha dejado atrás el pensamiento de que este espacio laboral al menos en la modalidad de cocheros sea considerado para personas sin recursos (o para parias laborales), aunque como se indicó en la historia del SMT esto pudo ser lo contrario hace 30 años y que el termino de refugio laboral se aplique específicamente a estos transportista manuales que entraron en los años 80' y 90' y que continúan trabajando como minitransportistas hoy, pero también se aplicaría de manera menos estricta para personas que quieren contar con un trabajo en caso de que su actividad principal falle o se complemente a esta, o porque retornen por proyectos laborales fallidos, u otras causas, que en todo caso representan una minoría. Sintetizando, se podría entender que vendría hacer una inversión especulativa si se la ve como una compra del puesto para que en un corto plazo se la pueda vender y se gane por la subida del precio del puesto, pero hay que considerar que si bien este trabajo representa un superior ingreso al de un salario mínimo nacional (y entiendo que por esta razón sería atractiva en comparación a cualquier otra actividad en el mismo nivel de ingreso) también este trabajo representa un alto desgaste físico, y es por esta razón, los que ingresan en su mayoría jóvenes lo hacen para explotar su condición física, formar un capital y cambiar a otra actividad (y no volver al sindicato) o que sea paralela a ser cochero, porque saben que si seguirán como cocheros en una edad avanzada el ingreso que tengan no será igual al que tenían cuando ingresaron jóvenes. La inversión especulativa como bien lo entendió el SMT se da cuando una persona ingresa y posee su puesto sin explotarlo (al dejar de trabajar se deja la defensa de la soberanía del área de trabajo del SMT y se es más vulnerable a ser invadido) o lo explota poco y con el único fin de venderlo para recuperar su capital más el monto que haya subido la acción en el más mínimo corto plazo (ver los siguientes subacápites y el cap. IV).

del triciclo en el coche. El coche es un medio de trabajo que hoy (2014) tiene características propias, el diseño, los materiales para su fabricación son un dialogo constante entre el cochero, los cerrajeros y los requerimientos en el proceso de trabajo.

MODELO DE COCHE (carretón/carrito manual)



FUENTE; Dibujo propio, en base a observación y datos proporcionados por David, cerrajero de la zona (Ver Anexo 4)

Como se puede observar el COCHE es un instrumento de trabajo complejo (aunque parezca superficialmente arcaico) contiene distintas piezas (ver anexo 4) que ensambladas revelan el esqueleto y cuerpo del coche. Mide aproximadamente a lo largo (desde el manubrio hasta la parte frontal) 1.90 m. y a lo ancho 80 cm. con una altura de 70 cm. La estructura de metal del coche tiene como armazón principal: el “**chasis**” que es la base del coche donde descansa y se concentra la mayoría de los pesos, por ello el armado y el material del chasis debe ser de mayor resistencia. La llanta es otra pieza fundamental que representa en términos de precio la mitad del costo total del coche (de 700 a 1000 Bs. el par), las llantas que son utilizadas para el armado del coche son de motocicleta de aro 16 y 18 de industria extranjera. El chasis y toda la estructura de metal en su conjunto es fabricada por cerrajeros

(metal-mecánicos) nacionales⁴⁸, concretamente entre los afiliados al SMT por cerrajeros cercanos a la villa. Algo peculiar sucede con la estructura de la llanta esto con las piezas conocidas como “radios” ya que si bien la llanta en su conjunto es de industria extranjera los radios han sido remplazados por fierros de construcción, labor que la realiza el cerrajero con destreza (la razón por la cual se cambian los radios originales es porque son propensos a deteriorarse por la fuerza del peso al que se los somete, unas vez reemplazados los radios por un nuevo material, los cocheros y los cerrajeros llaman a estas partes de las llantas y a la llanta misma “*hechizos*”, la estructura de metal también se la puede distinguir con el nombre de “*hechura*” nombre que indica que el coche esta hecho por un cerrajero conocido y a pedido).

El precio para mandar a hacer (*hechura*) un coche, varía según el arreglo (media la calidad de coche que se quiere para aguantar más peso, también medía la amistad con el cerrajero, etc.) al que puedan llegar el cerrajero y el cochero, generalmente el precio oscila entre 1700 a 2000 Bs. Como se dijo la llanta⁴⁹ puede llegar a costar la mitad del precio total del coche, por ello en realidad el trabajo del cerrajero por construir la estructura de metal llega a costar alrededor de 1000a 1300 Bs. esto incluye el material más la mano de obra.

Los requerimientos del cochero para hacer construir- diseñar el coche, están ligados a una pre-concepción general y una propia de cada cochero. La pre-concepción general muestra una forma y diseño general que es de “sentido común”, es decir un coche tiene dos llantas, tiene una forma en su estructura homogénea y por ello puede ser reproducible en cualquier lugar. Pero también aparece la concepción propia del cochero que marca la diferencia de un coche hecho para lidiar con la carga de la feria callejera de Villa Dolores y las consideraciones de como se le va a sacar el mayor beneficio (ingreso económico) a su medio de trabajo con relación de administrar mejor su fuerza muscular que será transmitida al cerrajero en la construcción del coche. Un ejemplo es cuando un cochero se pone a

⁴⁸ En una entrevista a Carlos uno de los fundadores de la organización y activo trabajador, cuenta que los primeros coches que se consiguieron fue mediante una señora que trajo unos triciclos peruanos y los dio (vendió) a plazos; pero que eran poco resistentes a las cargas que se trasladaban en la feria, además el triciclo es poco confiable al maniobrar por su diseño mismo (entrevista a Carlos Condori 20/04/13).

⁴⁹ Conseguir la llanta de motocicleta es una tarea encomendada a ambas partes, ya que tanto el cerrajero y más aún el cochero tienen la tarea de conseguir estas llantas que por testimonios recogidos es una tarea dificultosa por el motivo que estas llantas son escasa. Uno de los principales lugares para comprar estas llantas es la Feria 16 de julio en la ciudad de El Alto.

considerar el tamaño de la *caja de tomate* que en su mayoría tienen un tamaño “estándar”, esta consideración lo llevara posteriormente a pedirle al cerrajero el tamaño de ancho que desea que se lo construya el coche⁵⁰. Así la longitud en la construcción del coche podría repercutir en un mayor ingreso y una mejor administración muscular en el movimiento del proceso de trabajo. Esta es una posibilidad y no una mecanicidad, porque un cochero sabe qué tipo de coche necesita (y también el cerrajero aprenderá y reproducirá este saber) y esto está relacionado a otras variantes que intervienen como: edad, estado físico, tipo de producto que se trasladara, etc.⁵¹

Un aspecto que es necesario mencionar es la importancia que tiene este medio de trabajo para los cocheros, y esto se hace visible cuando en reiteradas ocasiones se ha constatado que **el coche es un medio de trabajo sin el cual el cochero no puede realizar su trabajo a cabalidad, sin el coche es como si estuviese impedido laboralmente en lo que se ha capacitado, en lo que él ha aprendido a hacer**. En distintos relatos cuando los cocheros ponen de manifiesto este principio de que; *sin coche no somos nada*, es cuando se siente la ausencia de este medio de trabajo, la ausencia principalmente por haber sufrido el robo o extravió del coche;

*Roger cuenta que una vez salvó el coche del Alberto, dice: “yo estaba caminando por la Panorámica cuando le vi a un hombre manejando el coche del Alberto, me dado cuenta por la placa, perseguí al ratero y el botó el coche. Luego se lo entregué al Alberto, me agradeció mucho y me invito 6 cervecitas. Roger al terminar la historia de cómo frustró el robo de un coche termina diciendo: **es que sin coche no somos nada, no se puede hacer nada sin coche**”. Benigno afirma esta frase indicando que cuando se pierde un coche es difícil acostumbrarse después a otro coche, al principio un nuevo coche es duro, no hay caso de manejar, se va por uno y por otro lado, hay que saber cómo manejarlo, saber cómo reacciona y eso es con el tiempo. Calixto dice que una vez él lo hizo perder. Y yo le pregunto a Don Calixto “y como ha sido eso Don Calixto, farreando ¿?” él se pone un poco abochornado y me afirma esta sentencia. Benigno dice: es que hay veces que no hay que decirle a nadie que se ha hecho robar su coche, porque los demás te critican, dicen; ¡seguro chupando lo ha hecho perder, se hacen la burla! (Cuaderno de campo 20/07/13)*

⁵⁰ En una entrevista a David, Cerrajero la zona, indicaba que algunos jóvenes (refiriéndose a los cocheros) le piden que se lo construyan sus coches, de ochenta de ancho “*es para ganarse un poco más, porque así puede entrar más cajas de tomate*” (Entrevista 27/02/14)

⁵¹ “Recuerdo que José decía: él no maneja cargas pesadas, y yo viendo el coche de José me di cuenta que su coche tenía llantas de bicicleta no de moto y su estructura no tenía una apariencia resistente, además don José desde que sufrió un accidente (otro día en confianza me dijo que lo asaltaron cuando se recogía de una farra) en su brazo y se le fracturó ya no maneja cargas pesadas, por ello pensé que él no requiere un coche más potente y que era casi nula la posibilidad de que se haga construir un coche más fuerte porque su brazo lastimado hasta el momento se lo impediría, no lo necesitaría” (Diario de campo 13/10/13)

Las distintas maneras en que un cochero llega a perder su coche si por una parte puede mellar su reputación, principalmente le afecta en no poder desarrollar su trabajo se desmiembra así la consonancia entre medio de trabajo y cuerpo. Para resolver esta contingencia muchos cocheros deben prever estos inconvenientes con relación a su medio de trabajo. Por una parte se apela a la solidaridad de los compañeros/amigos más íntimos para poder conseguir partes o la totalidad de un coche (se acude a los más íntimos porque mediante este movimiento se pierde menos prestigio), otra manera de resolver el problema es aprovisionarse de partes o un coche entero para su reposición comprando de un amigo o de un comerciante.

Otro aspecto que vale la pena tomar en cuenta, que si bien no forma parte como tal de la estructura del coche, pero que es tan importante como el coche mismo es la placa. La **Placa** en principio, es el producto de un proceso administrativo que se conoce con el nombre de “*emplaque*” que se gestiona en el GAMEA en la dirección de Tráfico y Vialidad. Hecho el trámite para obtener la placa que va paralelo a conseguir la concesión de área de trabajo, la dirección de Tráfico y Vialidad extiende estas placas⁵². Tener la placa materialmente es muy importante así como tener el valor simbólico⁵³ que esta representa, que si bien da la fuerza y legalidad institucional estatal, también otorga una legitimidad e identidad de organización propia, es por esta razón que no importa tanto donde consigas la placa físicamente sino entender si tiene los soportes necesarios para sustentarse en el área de trabajo.

⁵² Las placas están hechas de aluminio, aproximadamente miden de 20 por 10 cm. En alto relieve está escrito un número que significa el control municipal asignado, también está escrito el nombre de la organización y el escudo de El Alto así como los colores de la bandera de esta ciudad.

⁵³ En el año 2011 ocurrió un problema respecto al *reemplaque* que quería realizar la dirección de Tráfico y Vialidad del GAMEA. El problema consistió según el Técnico de dicha dirección en que se le quería asignar números distintos de placas a los del SMT, según José que por ese entonces era el Secretario General, el conflicto sucedió porque las placas que se les quería dar al SMT no era las que ya tenían es decir del 1 al 200 sino números mayores a 200, esto significaba para el SMT que ya no serían considerados los primeros. Para Tráfico y Vialidad este conflicto no tenía mucho sentido porque no afecta si los números son del 1 al 200 o mayores, porque igual el área de trabajo se respeta, pero en el fondo para el SMT era una lucha por la supremacía simbólica y si tenía sentido para ellos. Además José indica que el conflicto comenzó por una riña de un afiliado del SMT con uno de la Asociación de Transporte Libre de la zona 12 de octubre (enemigos seculares del SMT). Esto muestra que siempre se “luchara” por el territorio sea con un ATL o cualquier otra organización que quiera entrometerse en la soberanía de su área de trabajo y su connotación simbólica suprema.

Crescencio decía que vendió su coche a uno de Yungas y que se había olvidado pedirle la placa por eso se prestó la placa de su hermano el Edwin para sacarle una réplica, el Carlos dice “eso te lo hacen cerca del cementerio porque esa placa esta hecho de aluminio fundido”. Pregunto ¿acaso eso no te dan los de tráfico y vialidad? El Carlos dice “si pero ese número está registrado y ellos tienen los moldes originales, pero no afecta si te haces en otro lado porque ya está registrado, ahorita en el sindicato hay como 5 placas para habilitar. (Cuaderno de campo 06/09/13)

También la placa representa **seguridad** para las personas con quienes trabaja el cochero como las *qhateras*. En muchas ocasiones se pudo evidenciar que por la dinámica de la feria muchas *qhateras* pierden el rastro del cochero y por lo tanto de su carga. La manera en que reacciona la dueña/o de la carga es acudir a la oficina para indicar el número de la placa del cochero y así recuperar su carga, manteniendo la confianza y seguridad en la organización y sus afiliados.

Se lastimó la espalda porque tenía que pagar el coche

En la asamblea general en fecha 22/05/13 encontré al K'allk'u (Pedro) sentado y apoyado contra la pared lagrimeando de dolor, decía que se había lastimado la espalda al cargar una carga de alverja (aunque la carga no es muy pesada el K'allk'u hizo un mal movimiento), él decía; “es que tengo que pagar del coche, me faltaba poco, por eso me he apurado” (sobre los accidentes y las formas de solucionar esta contingencia, ver el cap. IV). El coche más allá de ser un medio de trabajo tan terrenal también significa un entramado sentimental y forma parte del cúmulo de distintas o una sola biografía personal que muestra la fortaleza en la relación del coche y el cochero, como decía Latour (2006) las cosas también tienen capacidad de agencia.

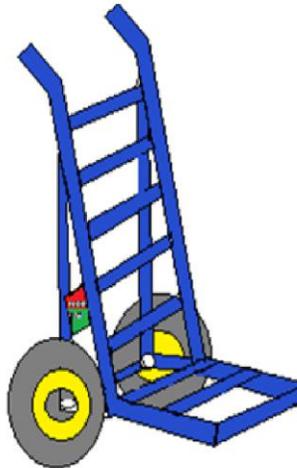
El Crescencio mirando a su coche dice: “este año está conmigo, me he comprado del Macario y normal está trabajando no tiene nada está hecho bien, es que es antiguo, fierro peruano”. El Carlos igual con gesto de cariño, pasa la mano por los fierros de su coche y dice: “este, 20 años está conmigo no está hecho nada, creo que le voy hacer pasar misa, este todo ha tenido, choque con autos, me recuerdo; una vez cuando estaba tomando, un volvo se ha montado encima de mi coche y del Volvo su para choque delantero todo se lo abollado... cuando ese Volvo se ha ido su para choque colgando estaba, de mi (señalando con su mano) esa parte me lo ha roto” veo que en la parte de arriba donde está la llanta hay una soldadura como si fueran cicatrices del coche, como una marca de su historia personal (Cuaderno de campo 06/09/13).

Recordarse del coche en fechas festivas como en el Aniversario con el pintado del coche o hacerlos bendecir cuando en 2011 se festejó las bodas de plata del SMT o cha'llarlos en las fiestas de carnavales con serpentina y echarle alcohol o hacerle el constante mantenimiento días anteriores a los días de carga en la feria, hacen del coche un medio de trabajo propio del cochero.

2.3 La Escalera

La escalera es una versión reducida del coche que apareció desde el año 2012. Al igual que el coche, tiene una estructura de metal pero esta no tiene laterales, por esa razón le dicen escalera porque la estructura tiene la forma de escalera. Al principio de la estructura está el manubrio (a veces tiene la forma de astas es por eso que en Mexico los transportistas manuales se los conoce con el nombre de *diablos*) y al final tiene como una parte sobresalida que sirve como pala para alzar la carga y donde descansa el peso de la carga al igual que en toda la estructura vertical y estirada. También tiene dos llantas pero estas llantas son mayormente de carretilla.

ESCALERA



FUENTE; Dibujo propio, en base a observaciones

La escalera tiene una capacidad de carga menor comparada con el coche, pero tiene una movilidad mucho más ágil porque su longitud es menor y por ello se puede mover por lugares donde el coche no puede transitar. Desde 2013 a la escalera se le ha posibilitado tener placa, con la diferencia que esta placa es intransferible. En caso de que él escalera quiera retirarse de trabajar, la placa tendría que volver al sindicato, por lo cual no recupera

el monto que paga por ingresar al SMT. Los números de la placas de los escaleras empiezan desde el 1001 para adelante de manera correlativa, la posibilidad de ingresar (el ingreso tiene un costo de 700 Bs. mas 150 por el costo de la placa) como escalera al SMT tiene un límite que está concertado con la demanda y los permisos obtenidos desde la dirección de Tráfico y Vialidad. Hasta 2013 en el SMT existen 7 escaleras abriendo la posibilidad que se llegue a 18 escaleras o los que vean conveniente el SMT. Otra diferencia es que los escaleras solo pueden operar los martes y viernes. Todas estas disposiciones fueron asumidas en asambleas generales donde se consideró que los martes y viernes existe mucha demanda hasta el punto que los afiliados al SMT no pueden abastecerla. Para evitar que su área de trabajo sea invadida por ambulantes o por gente de otras asociaciones por el auge de carga en esos dos días, los afiliados prefirieron abrir la posibilidad de hacer ingresar esta nueva modalidad de manera controlada y que no choque con los intereses principales de los cocheros del SMT pero que sean parte de ellos sentar soberanía laboral sobre este territorio.

2.4 El Cuerpo



Foto 5. Julio Cesar Mita M. aprendiz de MiniTransportista, 14/01/14. Fotografía por Marco Arnés y Julio Cesar Mita M.

En la feria de Villa Dolores hay un uso específico del cuerpo, una manera muy propia de utilizar el cuerpo para cargar bultos (una *hexis* propia en palabras de Bourdieu). Los agentes que intervienen en este proceso poseen trayectorias corporales distintas. Si existen trayectorias corporales distintas ¿cómo un individuo puede llegar a convertirse en transportista manual, y adoptar y dócilizar su cuerpo a estos gestos manuales, que son

propios en las técnicas de traslado de la carga? ¿Qué contiene esta técnica manual y qué efectos tiene? Por una parte este gesto técnico es una acumulación de lo que llamaba Villegas (2012) “*habitus campesino*” en un sentido estructural de transmisión abstracta arraigada a un campo social y transferido a otros similares, pero esta respuesta solo es parcial. Lo que debería preguntarse es ¿qué nuevo gesto técnico corporal se ha originado en un espacio y un tiempo concreto de interacciones cara a cara, en la producción cotidiana en el transporte manual?

Para esto debemos considerar al cuerpo como “**instrumento**” (Mauss recuerda que hay que ampliar la noción de instrumento) y como **técnica corporal**. Ahora bien, ¿Cómo describir este instrumento, el cuerpo mismo como instrumento, como medio de trabajo? Mauss indica que este “instrumento” pasa por evaluaciones físico-biológicas, psicológicas y sociales, que en su integridad forman un hacer algo con el cuerpo. En lo que respecta a lo social, Mauss menciona que la técnica corporal es un aprendizaje transmitido por la educación que tiene como soporte la **tradicición** “*No hay técnica ni transmisión mientras no haya tradición (...) Denomino técnica al acto eficaz y tradicional (...)*”⁵⁴ (Mauss, 1979: 342). Si hablamos de técnica, hablamos de acumulación, acumulación de un saber corporal colectivo, que usa como **vehículo de conocimiento y herramienta: al cuerpo mismo**, pero este saber queda mudo y sin vida sino es transmitido, legitimado y requerido en un espacio y tiempo concreto.

Se debe diferenciar que en el SMT existen modalidades y que dichas modalidades imputan adscripciones distintas en la gestión del cuerpo en la técnica corporal y el medio de trabajo. Existen por una parte los llamados *estibadores* que usan una técnica corporal sin un medio de trabajo en un sentido estricto visto desde la economía política, pero que reconocen en el cuerpo su instrumento de trabajo preeminente. En cuanto a los *minitransportistas/cocheros* existe una capacidad de agencia doble: por una parte están las técnicas corporales (cuerpo) que se fusionan con el medio de trabajo (coche).

⁵⁴El habitus, la costumbre, lo tradicional es: legítima, es por eso que se impone desde fuera y es reconocido por los demás. Es legítimo porque es reconocido como prestigioso, así ordena, valida y da coherencia a los actos en cada microcosmos social, porque buscamos el tipo de poder que en ella se irradia, se produce así una fuerza de gravedad social propia (Durkheim 1894, Weber 1944, Bourdieu y Waquant 2008, Mauss 1971)

Como señala Wacquant (2006) resulta por demás desabrida y ociosa una descripción de las técnicas corporales diseccionada fuera del fuego de la acción, es decir, en este caso, fuera del proceso de trabajo mismo. Solo en el proceso de trabajo los cuerpos se moldean cm2 a cm2 y adquieren formas sociales concretas; por eso pasamos a la descripción del proceso de trabajo en el transporte manual para mostrar su eficacia y específicas técnicas corporales, ya que sólo en el proceso de trabajo se enseñan los movimientos.

3. EL PROCESO DE TRABAJO

Cochero llévamelo

A las 03:40 AM sonó el despertador. Me levanto, prendo la luz, me visto lo mejor que puedo o como “debería” vestirse un cochero; buzo, chompa, todo acorazado con el overol y mi chamarra para que no me llegue la humedad fría, ya que un día antes llovió. Presiento que me hará calor cuando empiece a trabajar, ya veremos... Me miro al espejo como última acción antes de ir a trabajar, no me reconozco, ese soy yo ¿? Este transportista manual que veo en el espejo es un fino acabado del q'ipiri¿?, el overol, los símbolos y la gente que paso por el transporte manual ¿pesan; aminoran el estigma de ser un transportista manual-q'ipiri¿?

*Salgo de casa⁵⁵ y llamo a Roger, me dice con su voz animadora, alegre y puteadora “apúrate ya me estoy yendo, estamos en la puerta”. Los encontré en la puerta del garaje de la iglesia evangélica de calle 2 en Sempertegui, donde guardan sus coches. El Roger me saluda, veo algunos cocheros que están ahí, no los distingo, todo está oscuro y húmedo, nublado pero los saludo con esa “sonrisa antropológica”. Le distingo al Fermín que se acerca y me pide coca que estoy akhullikando, mientras el Roger saca el coche que me va a prestar. Él Fermín me recomienda que; **no mate tarifa!** me dice los precios generales: “3 Bs. por carga de uno a cinco cuadras, 1 Bs. por caja de tomate...vas a cobrar lo más ¡alto!” El Roger me da el coche y de inmediato vamos bajando, apresurados, el Roger se disparó y sé perdió y el Fermín quiso que le siga el paso y de pronto me doy cuenta que **¡el tiempo apremia!** Trato de caminar más rápido y el Fermín siente mi mensaje, me dice “correremos”, **saludo** al que puedo, hay nomas cocheros (salude como a unos 15 cocheros y vi unos cuantos más allá, ya trabajando) calculo que son las 4:15 AM. Llegamos a la calle 7 de Semperteguide ahí hay más movimiento, algunas señoras están con sus cargas, una señora le llama al Fermín y él se despide de mí y me dice “anda no más” con tono de autoridad paternal.*

Camino junto al coche, voy hacia la Romero y doblo por esa calle, voy bajando hasta la Faro que está vacío, en este lugar hay algunos camiones, muy poca carga, muy pocos cocheros. Subo por la Panorámica hasta la calle cinco (empieza a engrosarse la feria; hay más cocheros y más señoras con carga) doblo hacia la Romero, encuentro a varios cocheros, los saludo. El Alfredo me saluda y me pregunta ¿cuándo has salido? y le respondo “hoy”. Me paro justo en la esquina de la Romero y me pongo a pijchar, al frente está Don Eliseo vestido con su overol y unas botas de goma que le dan hasta la rodilla, su cabeza está cubierta con un sombrero de solapa larga, él está trabajando a full. Sigo parado tratando de registrar todo lo que sucede en este lugar donde hay más movimiento,

⁵⁵Antes me despedí de María (mi madre) no quería hacerlo porque ella y el Julio (mi padre) no están de acuerdo en que trabaje con coche, recuerdo que María hizo sollozos secos cuando le decía que iba a trabajar como cochero, y Julio decía “!ni tu abuelo ha sido cargador!” y yo recuerdo que también le decía “pero si voz me contaste que cuando estabas de vacación de tu escuela ibas a trabajar como cargador, para tus útiles” y mi él me respondía “ah... sí, mi tío me traía”.

el Roger se acerca y me pide coca, akullikamos un cacho, me dice “hoy día hay paro, por eso debe estar medio vacío, **sabe estar bien lleno, no sabemos tener tiempo**”. Me despido, voy bajando por la Romero a medida que bajo hay más movimiento; es decir hay más cocheros, señoras (las llamadas qhateras), más cargas, camiones, todos en interacción: las señoras compran cargas de otras señoras u otros hombres, todas estas cargas están repartidas en distintos lugares: por las aceras cerca de las casas, por las esquinas de las calles, dentro de las agencias y camiones. Las señoras llaman a los cocheros para que se lo lleven las cargas en los coches, otros cocheros ya con cargas afanados las llevan por distintos lugares y las señoras van por su delante o por su detrás guiándolos como capitanas. En el transcurso saludo a todo al que puedo, saludo al Compadre y juntos bajamos, escucho a una señora que me dice: “cochero llévame” y el compadre me dice: “anda te están llamando”. Acudo al llamado de la señora (me digo a mi mismo que lo debo hacer lo más natural posible, me siento un intruso o alguien actuando un papel, que por primera vez se pone en escena), vamos a la esquina de la 7 de la Romero, me muestra las cargas que están cerca de la pared de una casa, echadas en la acera, no distingo de qué son las cargas sólo me apresuro a subirlas al coche, agarro torpe y ágilmente la carga por la parte de arriba y la alzo, la llevo al coche, no sé cómo subirla, solo después me doy cuenta que debo reclinar el coche para montar la carga, siento la carga un poco pesada pero nada del otro mundo, hago lo mismo con la segunda carga (la carga esta mojada eso aumenta su peso), la señora me muestra más cargas, ya van cuatro y siento que mis dificultades van en progreso (en primer lugar al agarrar la carga de esa manera he ido perdiendo fuerza, porque **me enseñaron** que es mejor subir a la espalda la carga para después guiarla con su misma fuerza al descargarla, el problema es que no hay un lugar alto para que pueda subir la carga para luego ponerla a mi espalda y gastaría más fuerza levantando la carga desde el suelo hasta mi espalda, esto nunca se hace). En segundo lugar cuando llevo la carga al coche no sé cómo acomodarla, me dijeron que siempre **el peso debe ir arriba**, pero como llevo la carga primero a la parte de arriba ¿? siendo que el coche esta reclinado y si llevaría la carga hacia arriba el coche se pararía. Voy subiendo la quinta carga y siento que mis brazos se están quedando sin fuerzas, el calor invade mi cuerpo, sudo por dentro, estoy fatigado. Voy por el sexto y la señora me ayuda y la acomodamos a la parte de arriba del coche haciendo espacio para las siguientes cargas. Una vez puesta las cargas en el coche partimos, la señora me lleva hacia la Panorámica pienso que será todo un martirio llevar estas cargas hasta su destino, para mi asombro la señora me hizo recorrer tan solo como media cuadra (como unos trescientos metros) y me señala que debo dejar las cargas cerca en la acera de esa misma cuadra. Comienzo a descargar voy acomodando y ordenando a la vez (**arrobando**) la carga junto o encima a la otra, cada vez lo hago con más dificultad término y estoy cansado. La Señora me paga 9 Bs. no sé si es lo correcto, mi cansancio y la emoción que me invade no me dejan analizar si es la tarifa adecuada, me recibo el dinero y le pregunto a la señora de que es la carga y me dice que es de choclo, le cuento a la señora que es la primera vez que salgo y la señora creo que se da cuenta que estoy cansado y me recomienda en tono de pena y cariño que no cargue rábano y otras cargas pesadas que no logro retener en la memoria, agradecido me despido.

Voy hacia la Panorámica, a un costado oscuro cerca de unos camiones, empiezo a toser y a tratar de sobreponerme al cansancio, siento que mi corazón se saldrá por la boca, saco mi coca, siento que si akhullico eso me ayudara, trato de recomponerme y una vez repuesto noto que alguien viene subiendo por la Arica, es el Fermín que lleva unos bultos akhullikamos un cacho y me dice que está llevando apio, el Fermín se apresura en el akhulli y me dice que “**hay que aprovechar la hora**” y se va.

Voy andando con el coche entro por la calle 7 hacia la Romero y subo, a medida que voy caminando hay más movimiento voy saludando a todo cochero que encuentro, por la calle 6 una señora me llama y acudo a su llamado, me lleva por la calle 6 yendo a la Panorámica, ahí me indica la carga, que es un bulto con plantas verdes, no distingo de qué es y no me atrevo a preguntar para que no note que soy nuevo, veo que este bulto es más grande que el choclo de hace rato y no está en bolsa de saqaña cerrada, sino en una saqaña plana amarrada por los bordes. **La**

*señora me dice que acerque el coche a la carga, la acerco y lo reclino. Trato de subir la carga al coche pero siento que la carga está muy pesada, hago fuerza y solo la moví un poco, hago el segundo intento y la acerco al coche y **la señora me ayuda a subirla**. Agarro la segunda carga y la arrastro, la señora me ayuda a trasladarla y a subir la carga. Terminamos de subir las cargas y estoy medio fulminado. Manejo el coche haciendo malabarismos **ya sé por qué los cocheros tienen las pitas amarradas al manubrio**; son para sujetar la carga para que no se caiga y para tener un mejor dominio de la carga y el coche. Vamos por la Romero hacia calle 5, la señora va a mí lado siento como si la subida acrecienta el peso, pero vamos subiendo, llegamos a la calle 5, doblamos hacia la Sempertegui, al llegar a la mitad de esa calle la señora tiene otras dos cargas que son menos pesadas que las primeras, pero **subir estas cargas al coche es todo un malabarismo**, seguimos con rumbo al puesto de la señora casi **no puedo ver lo que está en frente mío**, porque la carga apertrechada y abultada tapa todo mi horizonte. Voy a tientas (el golpe avisa), justo en la esquina de la calle cinco y Sempertegui está su puesto, ella indica que debo bajar la carga y acomodarla una al lado de otra (todas las cargas llevan su orden). Bajo con dificultad la primera carga con ayuda de la señora y la acomodo, justo en ese momento le veo al Alfredo quien se acerca y me pide coca y le doy, **el Alfredo me enseña y me ayuda como bajar la carga, me doy cuenta que depende de la posición del coche para que el gasto de energía sea el menor posible**. Al terminar de descargar la Señora me indica que hay otras carga más arriba, también voy trasladando estas cargas, Alfredo me recuerda y **enseña que hay que acomodar bien la carga en el coche**, para que una vez al reclinar con un poco de fuerza empujando el coche la carga se caiga por su mismo peso y se guie ella misma. Acabado el traslado de las 7 cargas de la señora, ella me dice “cuanto es” y yo le digo “usted ya sabe... señora... (porque no recuerdo cuanto hay que cobrar)” y ella me paga 15 Bs.; me despido del Alfredo y le doy gracias. Voy subiendo por la Romero hacia la Panorámica. Después de un pijcho y tomar aliento continuó cocheando.*

*Bajo por la Panorámica hasta la 8, doblo hacia la Romero y subo por esa calle, en mi camino encuentro al Roger otra vez, él está con don Pedro cerca de un carro, me parqueo al frente de ese camión y empezamos akhullikar, mientras hablamos con Pedro y Roger por nuestro frente pasan cocheros que vamos saludando, aparece un cochero jovencito de unos 13 a 14 años (él hispí) y el Roger me dice “es el hijo del que ha fallecido, del Edgar Miranda” yo le digo “y puede cargar¿? esta changuito...” el Roger me dice que su madre le ayuda, mientras vemos que por detrás del jovencito está viniendo su madre. De pronto escuchamos distintas voces que dicen “llévalo, llévalo,, joven” yo le digo al Roger anda, te están llamando y el Roger acude a uno de los llamados. Me quedo con don Pedro y él dice “**no quiero ir... esa señora poco paga¡¡**”. Hay otro llamado del frente y una señora de vestido con un niño en la espalda se acerca al Pedro y le dice llévalo y el Pedro le responde “**¿quicosita es?**” la señora le dice que es morrón, Don Pedro acepta y me llama, me dice “llevaremos”, **compartiremos la carga**. Nos preparamos a subir las cargas y don Pedro le dice a la Señora que llevaremos los dos, señalándome, y la señora dice “ya”, la señora que nos está contratando se dirige a la señora de quien está comprando las cargas diciendo “que los dos llevaremos, porque uno solo ya no puede, porque los cocheros tienen (mal de) próstata” en tono de burla y sarcasmo bien condimentado. Subimos las cargas de morrón que son medianas no tan pesadas, don Pedro lleva 7 a 8 cargas y yo llevo 9, como eran tantas **cargas Don Pedro me ayuda acomodar las cargas en el coche indicándome que el mayor peso debe ir adelante siempre**. Al llegar al punto de descarga Don Pedro llevando una carga me indica que la debemos meter en una tienda/agencia (la tienda es de dos a tres metros de ancho y cinco de largo, adentro hay distintas mercaderías arrobadas contra las paredes) pero antes de arrobar nuestras cargas, una Señora le indica al Pedro que **debe hacerse campo** (hacer nuestro espacio para descargar nuestras bultos). Después de hacer el espacio Pedro y yo vamos arrobando nuestras cargas en dos columnas (arquear), al terminar don **Pedro no recuerda donde dejo su primera carga y busca un poco desesperado** (es muy importante recordar siempre que la carga está bajo su responsabilidad, si se pierde él tendría que pagar la carga). La carga había estado entre las otras cargas, más bien apareció. La señora me paga a mí como 14 Bs. y a Pedro 12, don Pedro me dice*

que también nos reconoció por lo que hicimos el campo para arrojar nuestras cargas. Me despido de Don Pedro dándole las gracias.

Subo por la Romero y en la calle 5 doblo a la Panorámica y allí pienso que ya es suficiente, voy a dejar el coche de Roger, después de dejar el coche, al irme veo que muchos cocheros están tomando su desayuno donde un señor que vende empanada con un vaso de kañawa caliente a dos bolivianos si están con uniforme (del SMT). Desayunamos con los compañeros del sindicato ya está clareando son aproximadamente las 7:00 AM, el compadre me pregunta: cuánto has ganado: yo le digo que 35 Bs. no he contado aun... él me dice “!tan poquito; hasta ahora yo debo estar con unito (100 Bs.) pero todavía no he contado bien... por ahí debo estar...”. (Diario de campo, 15/10/2013)

Como se puede observar en esta descripción, el movimiento del proceso de producción de la circulación de mercancías en el transporte manual; pone a nivel dérmico la trayectoria corporal de los agentes que intervienen en dicho proceso. Mi persona había visto, sentido y registrado las técnicas para trasladar mercancías, pero poniéndome a fuego en una sociología carnal como indica Waquant (2006) pude adquirir ese sentido colectivo y develar mi “inconsciencia hexica” donde subyacía mi propia trayectoria corporal⁵⁶.

Ahora bien ¿qué es lo que viabiliza que un transportista manual pueda ejecutar su trabajo satisfactoriamente? En primer lugar en la feria de Villa Dolores también interviene la organización, es de decir el SMT invierte en los cuerpos el poder de realizar su trabajo, viabiliza y constriñe al cuerpo para su desarrollo laboral y lo hace de distintas maneras: Que por el hecho de estar afiliado otorga símbolos como el overol verde (uniforme) con su respectivo bordado al lado izquierdo del pecho con el símbolo de la organización. Si bien la placa en el coche no se lleva en el cuerpo también es un símbolo que está ligado

⁵⁶ Más allá de que esto suene a una confesión antropológica patética, me puse a pensar que si bien yo era hijo de migrantes aymaras del área rural, pertenecía a una generación que había “roto” mi nexo con el lado campesino que hubiera podido tener mi familia extendida o nuclear. Y no sólo eso, también mi organismo no había sido sometido a trabajos corporales de forma habitual. Por eso me sentía en un principio fulminado cuando trabajaba como cochero. A medida que salí a trabajar con más frecuencia me di cuenta que pude sobrellevar la adversidad de mi trayectoria corporal, pero esto no era gracias a que yo hubiera tenido un habitus campesino en un sentido estricto, la ayuda y enseñanza colectiva desde el SMT fue en realidad lo que predispuso a que **pueda sobrellevar mis situaciones adversas**. Por otra parte mis motivos más fuertes por un saber académico (Guber, 2005) fueron lo que me empujó a continuar, pero a medida que el tiempo transcurría me di cuenta que mis motivos también ya eran de orden económico (sentido de rentabilidad) ya que mi recursos económicos se iban agotando. Fue en este momento que mis motivos principales y opuestos al de los verdaderos cocheros para continuar con este trabajo se fueron encontrando (yo también tenía que vivir del trabajo de cochero) y esto es lo que me introdujo el sentido de seguir siendo cochero, como un cochero (hasta cierto punto). No solo es el habitus campesino en pleno lo que introduce en la actualidad una *libido* para ser un cochero o un transportista manual, existe un microcosmos social una propia *illusio* en el transporte manual supeditado por una colectividad concreta (Bourdieu, 1995: 28).

indirectamente aquel, porque también lo ayuda a desplazarse y realizar su trabajo satisfactoriamente.

Fundamentalmente se podría decir que el SMT a la par que dota de ciertos símbolos, también facilita una ayuda colectiva en forma orgánica y no mecánica, no como estrictamente lo entendía Durkheim (1893), que la solidaridad deviene por la especialidad (división mayor del trabajo), sino la solidaridad deviene por la irradiación de **ciertas pautas morales** de disciplina y también está compuesta por relaciones de fuerza (Foucault, 1981: 1991) desde la organización y su espacio social. **La ayuda** en el proceso de producción del transporte de mercancías hecho por los minittransportistas es colectiva y además es una pieza central que produce y reproduce las técnicas corporales propias del transporte manual. La ayuda contiene distintos elementos por una parte generados por pautas morales que recorre a todo el tejido organizacional. Los elementos que contiene dicha ayuda están sujetos a condicionar la ayuda, **no es una ayuda que se da todos o que todos puedan tener, aun así lo mande discursivamente el SMT** (*“Trabajemos todos juntos, todos somos del mismo sindicato”* como decía Edwin). Lo que sucede es que se da la ayuda a condición de mantener ciertas **reglas de juego**: como tener latente el respeto a los mayores a través del saludo, tener siempre presente la jerarquía entre antiguos y nuevos (porque siempre el antiguo es el que enseñará al nuevo); tener presente aunque no lo quieran los distintos tipos de redes (amistad, parentesco) que generan grupos sectoriales de ayudas, y principalmente mantener reciprocidades de ayudas (yo ayudo porque después quizás necesite ayuda), etc. Todos estos elementos hacen que la ayuda moldee no sólo los cuerpos por la técnica; coetáneamente se moldea el carácter moral del minittransportista (así como su ética de trabajo). *“Hoy jueves 20/02/14 al terminar de trabajar con el Alfredo fuimos a tomar refrescos junto con el nuevo (Carlos) y el René, ahí el nuevo contó que ayer (miércoles 19/02/14) el hizo unos 40 Bs. pero tuvo que buscar de rincón a rincón. También contaba que la carga lo llevo por adelante (se volteo) lo mismo que a mí me sucedió por no acomodarla bien. Él recordaba que los tíos (compañeros mayores del sindicato) le ayudaron a volver a subir la carga y que además si ellos te ayudan es porque los has tratado con respeto (te has saludado), a esto el Alfredo decía “cuando te ayuden, tu igual tienes que ayudar” (diario de campo 20/02/14).*

Es bien sabido, que en el SMT un nuevo tiene muchas dificultades para realizar su trabajo, aunque el nuevo goce de un capital corporal que en un principio podría ayudarlo individualmente a tener una buena lidia con la carga, sin embargo llegado un momento necesariamente tendrá que acudir a la **ayuda** de otros minitransportistas, será en ese momento que evaluará las consideraciones colectivas y retomará unas técnicas corporales más legítimas que otras (principalmente de los antiguos). También al tomar éstas técnicas vendrán adosadas indirectamente disposiciones de disciplinamiento y educación desde el SMT y todo el cuerpo colectivo. Para describir las técnicas que suceden en la feria de Villa Dolores y su transmisión tecnológica, a veces bajo la forma de ayuda (como disciplinamiento, legitimación y formación del cuerpo), ahora se debe tomar en cuenta el objeto hacer trasladado como; **la carga y su peso.**

Cuadro 7

| ALGUNAS CARGAS QUE SE TRASLADAN EN LA FERIA DE VILLA DOLORES: | | | | |
|---|--|-----------------|--------------------------------------|---|
| NOMBRE DE LA CARGA | FORMA | PESO aproximado | PESO EN KILOGRAMOS Kg. ⁵⁷ | TARIFA APROXIMADA en pesos Bolivianos (Bs.) por distancia |
| Tomate | Caja de madera y caja de plástico | 45 Libras | 20 Kg. | De 1 Bs. a 1.50 Bs. |
| Papa | En bolsa de saqaña (carga) | 9 arrobas | 103.41 Kg. | De 4 Bs. a 10 Bs. |
| Cebolla | En bolsa de saqaña y chipa | 9 arrobas | 103.41 Kg. | De 4 Bs. a 10 Bs. |
| Camote | En bolsa de saqaña | 13 arrobas | 149.37 Kg. | De 5 Bs. a 10 Bs. |
| Rábano | En bolsa de saqaña (q'epi) | 4 arrobas | 45.96 Kg. | De 3 Bs. a 5 Bs. |
| Aba | En bolsa de saqaña (carga) | 6 arrobas | 68.94 Kg. | 3 Bs. |
| Alverja | En bolsa de saqaña (carga) | 6 arrobas | 68.94 Kg. | 3 Bs. |
| Acelga | Chipa de saqaña con red de cuero en forma cuadrada de 60 cm de ancho y un metro de largo (q'epi) | 4 arrobas | | De 5 Bs. a 7 Bs. |
| | | | | Continúa pag. sig.▶ |

57

| TABLA DE EQUIVALENCIAS DEL PESO, EN EL SISTEMA MÉTRICO DECIMAL (SISTEMA INTERNACIONAL DE UNIDADES; SI) |
|--|
| La libra equivalente a 459'5 g. |
| La arroba equivalente a 11'49 kg. |
| El quintal equivalente a 45'94 kg. |
| La tonelada equivalente a 918'8 kg. |

Las formas de medir el peso en la Feria de Villa Dolores tiene una relación con la historia de la colonización que sufrió Bolivia, ya que los pesos que se manejan en la feria no corresponde en su mayoría al SI, sistema adoptado por la mayoría de los países en la actualidad. La forma de hacer referencia a la medida del peso en la feria de Villa Dolores es un resabio de las formas de medir el peso que tenían los españoles desde la colonia, por eso se maneja el peso de las cargas en su mayoría en arrobas y no en gramos y sus correspondientes múltiplos. En gran parte se chocó con esta dificultad para establecer el peso de las cargas, ya que cuando se preguntaba: ¿y cuantos kilos (Kg) pesara esta carga...? la mayoría respondía en arrobas, libras o quintal.

| | | | | |
|-----------|---|------------|-----------|------------------|
| Remolacha | En bolsa de saqaña(q'epi) | 4 arrobas | 45.96 Kg. | 3 Bs. |
| Alfalfa | Chipa de saqaña(q'epi) | 4 arrobas | 45.96 Kg. | De 3 Bs. a 5 Bs. |
| Apio | Chipa de saqaña(carga) | 4 arrobas | 45.96 Kg. | De 3 Bs. a 5 Bs. |
| Nabo | En saqaña (carga) | 7 arrobas | 80.43 Kg. | 4 Bs. a 5 Bs. |
| Lechuga | En saqaña y chipa de paja y red de cuero | 2 arrobas | 22.98 Kg. | 3 Bs. |
| Repollo | En saqaña y chipa (carga) | 5 arrobas | 57.45 Kg. | 3 Bs. |
| Zanahoria | En saqaña (carga) | 10 arrobas | 114.9 Kg. | 5 Bs. a 7 Bs. |
| Choclo | En saqaña (carga) | 5 arrobas | 57.45 Kg. | 2 Bs. a 3 Bs. |
| Morrón | En bolsa de saqaña | 1 arroba | 11.49 Kg. | 1 Bs. a 1.50 Bs. |
| Tuna | Caja de madera un metro de largo 80 cm de ancho | 2 arrobas | 22.98 Kg. | 5 Bs. |

Fuente: Elaboración propia. 2014

Técnicas Matrices

Considerando el elemento que faltaba, como el peso de la mercancía, se puede citar ahora las técnicas corporales propias del transporte manual. Tanto los estibadores como los cocheros tienen una **técnica matriz**, que consiste en llevar la carga en la espalda. Pero para llevar la carga en la espalda debemos tomar en cuenta dos consideraciones: por una parte, está **cómo llevar la carga hasta la espalda**, es decir cómo **ganar altura** para poner la carga a la altura de la espalda para luego cargarla. Las cargas a ser trasladadas, casi siempre están en el suelo y, como se vio en la narración anterior, alzar la carga desde el suelo hasta la espalda es un esfuerzo que podría causar un gasto de energía contraproducente y hasta un daño físico. **Cuando la carga es de peso menor** “no existe dificultad”, como por ejemplo en las bolsas de morrón (12 Kg.). Pero **cuando la carga llega a pesar hasta 13 arrobas (150 Kg.)** como la del camote y otras, ésta siempre debe ser llevada en la espalda y para esto hay que respetar el principio de **ganar altura**. Para eso, o bien se hace un sobre-esfuerzo individual (abrazar y alzar la carga, ponerla en otra carga u otra cosa para ponerla a la altura de la espalda) o como casi siempre se hace: pedir ayuda, dicha ayuda se la pide a las señoras dueñas de la carga (a su entorno) pero en la mayoría de las veces se pide a un compañero del sindicato. La **ayuda es una suma de fuerzas**, que consiste en: distintas **técnicas** (esto depende de la forma de la carga) una de las principales es (en bolsas de saq'añas en forma de cilindro casi siempre paradas en forma vertical); el llamado **estilo cochala**, que consiste en unir dos manos (uno le da, dos dedos a la otra persona y el otros agarra eso dos dedos) formando un **lazo con los dos brazos** que rodea a la carga, luego se

reclina la carga al lado del lazo humano, y las dos manos que quedan libres deben poner la palma de la mano en la carga en su parte inferior para darle estabilidad, luego se alza la carga y se pone en un lugar alto que esté a la altura de la espalda. Cuando termina esta operación, el que vino a la ayuda se va, si es que no hay más cargas o le aqueje otro motivo.

ESTILO COCHALA

PASÓ 1: unión de las manos para hacer el lazo



Foto 6. Kiko (de chompa/canguro ploma a rayas y con gorra color blanco) y su Primo (de canguro negro con gorra oscura), MiniTransportistas, 10/07/15. Fotografía por Julio Cesar Mita M.

PASÓ 2: reclinar la carga a lado del lazo para apoyar el peso de la carga y alzar la carga.



Foto 7. Kiko y su Primo, MiniTransportistas, 10/07/15. Fotografía por Julio Cesar Mita M.

PASÓ 3: ganar altura poniendo la carga en una parte alta (encima de otra carga) y apoyarla para que este a la altura de la espalda



Foto 8. Kiko y su Primo, MiniTransportistas, 10/07/15. Fotografía por Julio Cesar Mita M.

PASÓ 4: ponerse detrás de la carga, levantar los brazos llevarlos para atrás y agarrar la carga por las esquinas superiores jalar la carga y montarla en la espalda.



Foto 9. Kiko y su Primo, MiniTransportistas, 10/07/15. Fotografía por Julio Cesar Mita M.

Otra técnica ocurre con las cargas en forma de chípa. La chípa puede ser de saq'aña abierta y amarrada por sus cuatro lados formando un bulto casi cuadrado, o en una especie de red hecha de cuero sin curtir que envuelve a un bulto de paja, adentro en buen resguardo se aloja el producto. Ésta técnica consiste en voltear la chípa de saq'aña boca abajo (los amarros con las cuatro esquinas deben ir abajo) y agarrarlo por sus aberturas que dejaron los amarros de las cuatro esquinas y llevarlo entre dos a una parte alta, en cuanto a la chípa de red solo se agarra por las rendijas de la chípa y se lleva entre dos.

La segunda parte sucede cuando la carga ya está en un lugar alto, entonces se considera **cómo se debe llevar la carga al cuerpo**; para esto el cuerpo debe ir a ponerse detrás de la carga para luego con las dos manos hacia arriba y dirigiendo hacia atrás agarrar la carga por su dos esquinas y jalarla hacia el cuerpo para que quede montada en la espalda (ver fotografías 5, 8 y 9). Para que quede bien montada la carga en la espalda, no debe estar ni muy debajo de la cabeza ni muy arriba, la carga debe quedar distribuida entre la espalda y parte de la cabeza. Básicamente esta son las **técnicas corporales matrices** para trasladar cargas.

Algo que es muy importante tomar en cuenta es *el uso de la faja*⁵⁸ envuelta alrededor de la cintura, para cargar cargas pesadas, si bien la faja es un implemento básico incluso una herramienta más de trabajo para los estibadores, también lo es para los cocheros, ya que los cocheros que trabajan con carga pesada deben ayudarse con la faja para soportar el peso de la carga cuando lo llevan hasta el coche.

Descritas las técnicas matrices ahora tomaremos en cuenta la parte de la diferenciación de técnicas según modalidad en el transporte manual:

3.1 Q'ipiris y Estibadores. “Un salvaje Transportista Manual”

Con respecto a los estibadores y q'ipirapitas (piteros, aparapitas, cargadores) las forma de la técnica es básicamente con el cuerpo (técnica matriz). Pero varía tanto para los estibadores como para los q'ipirapitas, según estén incluidos o no en la organización.

⁵⁸ La faja es un tejido que mayormente está hecha manualmente por tejedoras, los cocheros compran la faja de este tipo de material. La faja para un cochero significa seguridad, cuida de la espalda y la cintura, protege y ayuda para llevar pesos mayores a 150 kilos.

Los **Estibadores** (incluidos en la organización) portan el uniforme (overol) y obtienen de los miembros de la organización, la ayuda colectiva y la legitimidad del trabajo así como el disciplinamiento. Los estibadores recuperan elementos de los q'ipiris como el mantel y la pita. Cuando realizan su trabajo, cargan a su espalda uno a dos cargas dependiendo del peso y se ayudan con la pita para rodear la carga y sujetarla a su cuerpo. La función del mantel es triple: por una parte puede servir como faja (ayuda a la cintura en soportar el peso), como bolsa o pita: para envolver la carga y subirla a la espalda, y como capucha protectora porque sirve para taparse la cabeza y parte de la espalda para no ensuciarse o mojarse con la carga⁵⁹. Los estibadores al solo contar con el cuerpo como herramienta pueden ser más ágiles (pero llevando menos carga que un cochero o escalera) en producir la circulación de mercancías en la feria ya que pueden desplazarse por la acera o por espacios estrechos. Cuando el espacio es disputado en días de auge, incluso existe una subjetividad. Según Antonio (ver fotografía 2) un estibador que trabaja hace cinco años y hace poco consiguió entrar como escalera y pese a eso no se ha incorporado a esa modalidad lo expresa de la siguiente manera. *“¿Cómo qué estas afiliado? él dice. Como escalera, que le costó 600 bolivianos, y le digo por qué no tienes tu escalera y él dice, que es difícil de manejar, porque él trabaja estibando desde la mañana y solo después trabajaría como escalera, hasta mientras donde pondría su escalera o como él dice “en la mañana están los cocheros, los taxis, los camiones, las señoras todo lleno se tranca y yo tranquilo paso por esos lugares”. Sin embargo también piensa que tal vez se comprará su escalera* (Diario de campo 13/09/13). La mayoría de los estibadores realizan traslados de un punto a otro, lo que contempla recorrer cuadras o manzanos intra-feria trabajando principalmente para las qhateras (también pueden hacer traslados para señoras/es que llevan mercadería para su consumo) pero también pueden realizar **descargas y cargas desde y hacia los camiones:**

⁵⁹ Como se verá más adelante también los cocheros trabajan como estibadores porque en el SMT nada impide a que un cochero pueda trabajar como estibador, pero el estibador no puede trabajar como cochero.

Descargar la carga del camión



Foto 10. Fermín (descargando carga de haba del camión) y Roberto (esperando su turno para descargar), MiniTransportistas, 01/07/15. Fotografía por Julio Cesar Mita M.

Para esto llevan las cargas desde el camión hasta el suelo o viceversa, no necesitan mucho de la pita, pero si necesitan de la **tabla** (se pone un madera larga y plana entre la puerta trasera de la carrocería del camión y el suelo) para caminar del camión al suelo y viceversa esto cuando el camión es grande y se realiza por un hombre una carga en la mayoría de las veces. También está **descargar cargas de los camiones** que llegan con mercancía. Esta acciones ejecutadas por dos o más personas, esto cuando interviene el *pasador/es* (ver fotografía 10) y uno o más que estiban y esto ya es sin tabla⁶⁰.

⁶⁰ Muchos de los que estiban ya sean estos cocheros o estibadores, lo hacen la mayoría de las veces en la noche y madrugada (porque a esa hora no hay mucho tráfico en la feria y por esos a esa hora llegan los camiones) y con menor frecuencia en el día. Esta es una tarea que se hace entre dos o más transportistas manuales que cumplen dos funciones prácticamente, los que pasan (**pasador**) y los que estiban. El pasador o pasadores es quien se da modo de desmontar la carga que esta acomodada en la carrocería y llevarla hasta la puerta del camión y ayudarle al estibador a que se acomode en su espalda la carga para que la traslade, el pasador debe reunir condiciones de experiencia, fuerza y habilidad porque es una tarea importante de esto depende que se descargue rápido el camión, entre los transportista y los que les contratan, el pasador tiene una jerarquía alta y es respetado. El estibador/es el que recibe la carga que le pasa el pasador desde el camión (por eso no hay tabla) y lo acomoda en el puesto de la señora que hizo traer la mercancía.

PROCESO DE CARGAR/ESTIBAR CARGAS AL CAMIÓN

PASO 2: subir la carga al camión caminado por la tabla.

1

2

PASO 1: acercarse a las cargas que están en el suelo que deben ser transportadas al camión, estudiar las cargas y subirla a la espalda (como se observa en esta fotografía la cargas están apiladas/arqueadas se debe aprovechar la altura de las cargas de arriba para subirlas directo a la espalda ya que se encuentran a la altura de la espalda, para las cargas de abajo se pedirá la ayuda de algún compañero para utilizar la técnica del *estilo cochala*).



Foto 11. Kiko (estudiando las cargas para trasladarlas), MiniTransportistas, 10/07/15. Fotografía por Julio Cesar Mita M.



Foto 12. Kiko (empezando a subir por la tabla hacia el camión) MiniTransportistas, 10/07/15. Fotografía por Julio Cesar Mita M.



Foto 13. Kiko (en mitad del camino en la tabla) y su Primo (empujando la carga de frente para después subirla a su espalda y llevarla al camión), MiniTransportistas, 10/07/15. Fotografía por Julio Cesar Mita M.

3

4



Foto 14. Kiko (subiendo otra carga, agarrando la carga con las dos manos en mitad de la tabla donde suele estar temblar y para esto incluso uno debe jugar hacer trapequista/malabarismos), MiniTransportistas, 10/07/15. Fotografía por Julio Cesar Mita M.



Foto 15. Kiko (lidiando con el peso de la carga de choclo que oscila entre 110 kg. sumado al esfuerzo de subir por la tabla poniendo de punta sus sentidos), MiniTransportistas, 10/07/15. Fotografía por Julio Cesar Mita M.

PASÓ 3: bajar del camión saltando y volver a subir con las siguientes cargas.



Foto 16. Kiko (saltando del camión) y su Primo (subiendo por la tabla con la carga), MiniTransportistas, 10/07/15. Fotografía por Julio Cesar Mita M.

PASÓ FINAL: haber terminado de subir las cargas indicadas y que estas estén acomodadas en la carrocería del camión



Foto 17. Las Cargas ordenadas/arrobadas/arqueadas y puestas por Kiko y su Primo ya en la carrocería del camión, 10/07/15. Fotografía por Julio Cesar Mita M.

Los *q'ipirapitas*⁶¹ o cargadores no poseen la ayuda, ni los símbolos del SMT puesto que no están afiliados, pero usan al igual que el estibador los mismo componentes como la pita y el mantel (desarrollan su trabajo casi con las mismas técnicas que el estibador). Bien podría caber el *q'ipiri* en el siguiente relato desde Saenz sobre los *aparapitas*: “*La ropa que lleva en realidad no existe. Es para quedarse perplejo. El saco ha existido como tal en tiempo pretéritos, ha ido desapareciendo poco a poco, según los remiendos han cundido para conformar un saco, el verdadero, pues no es obra del sastre, es obra de la vida un saco verdadero. Los primeros remiendos; estos a su vez han recibido otros, y estos otros, todavía mucho otros más, y así con el fluir del tiempo, ha ido en aumento el peso en relación directa con el espesor de la prenda, tanto más verdadera cuanto más pesada y gruesa.*” (Saenz, 2008: 18). Pero los *q'ipirapitas* que trabajan en la feria de Villa Dolores no corresponderían a esta imagen literaria del “*q'ipiri saenziano*”.

Lo que sí, visto desde el SMT tanto el *q'ipiri* como el estibador son transportistas manuales que no están completamente integrados a la organización por dos aspectos: 1) son errantes (nómadas) no tiene una vinculación estable en la organización (estibadores) y la feria, se podría decir que son transportista manuales golondrinas, su periodo de trabajo como

⁶¹ Solo uso este término para acentuar que no son del SMT aunque esto es ambiguo como ya lo había indicado, porque bien un *q'ipiri* podría considerarse como estibador aun no siendo del SMT.

transportistas manuales está ligado en alguna medida a los ciclos y ritmos agrícolas (Villegas, 2012) pero también a ciclos y ritmos ciudadanos del mercado de trabajo u otros ciclos (se explicara en el acápite refugio laboral). 2) no se los puede coaccionar decomisándoles su herramienta de trabajo ya que dicha herramienta es su propio cuerpo. Es por estas razones que el cuadro administrativo de la organización los considera como incontrolables (indominables, indómitos) tanto nominalmente (por eso es la constante lucha de tener una lista actualizada con la modalidad de estibadores y así incorporarlos de manera oficial) y con la ética en la explotación del territorio (batidas). En este sentido los estibadores que llegan a trabajar establemente en la feria empiezan a manejar los marcos de sentido que se manejan en el SMT y la feria. La internalización es proporcional al sedentarismo, incluso el considerarse estibador es haber estado por tiempo prolongado en la feria y haber captado los marcos de sentido desde el SMT. Es por esta razón que ellos se afilian a la organización y buscan estar al día con los deberes publicitados por el SMT. Esta internalización resulta ser una rendición estratégica ante la legitimidad del SMT. Esto también se propaga a los q'ipiris que se van sedentarizando en la feria. En los q'ipiris que son extremadamente temporales esta internalización es igual a cero o podría ocurrir que hay q'ipiris estables pero tienen un alto grado de uso de las estrategias para evadir el control del SMT y en alguna medida esquivar completamente su juego. Porque los estibadores desarrollan estrategias que logran burlar el control del SMT, estas estrategias consisten en establecer alianzas de antemano con su caseras/ros cercando así una parcela de trabajo con preferencia sólo para ellos. Otra estrategia es ocupar espacios *desterritorializados* por el SMT (es decir el SMT considera que existen lugares *res nullius* cosa de nadie o sin dueño) donde el que quiere trabajar en ese espacio lo puede hacer libremente estando o no afiliado, porque estos espacio son marginales, poco apreciados y no son vitales para la explotación del territorio. Se da también una ocupación marginal del tiempo en estos territorios para hacerlo; en horarios de la noche y parte de la madrugada.

3.2 Cocheros y MiniTransportistas. *“Tienes que saber cuál es tu pulso... chequeáte, tiene que estar a tu pulso”*

Para trasladar mercancías con el coche se debe saber con un poco de anticipación ciertos aspectos, por ejemplo: de qué y cuántas son las cargas, cual el recorrido y cómo y quién es

la persona que contrata, para ver si uno se anima a trasladar la carga. Esta anticipación se la hace preguntando a la señora, podría ocurrir que al principio un novato se anime a cargar la carga sin antes tomar en consideración la anticipación, pero con el tiempo se dará cuenta que siempre es bueno evaluar el traslado antes de ser ejecutado. Por esta situación un principiante no escoge carga; se anima a trasladar cualquier carga, a lo que venga, sea éste un traslado conveniente o no, solo así ira aprendiendo, como una vez bien me lo dijo Melecio “*Así nomás vas aprender*” (diario de campo, 28/02/14)

Cuando el traslado es aceptado entonces comienza un planeamiento sin ser planeado, una estrategia sin ser considerada estratégica necesariamente, como indica Bourdieu (1997). Es en este momento que surgirá la presencia o ausencia de las técnicas corporales de los cocheros “puras y mestizas”. Cuando se ejecuta el traslado de cargas, saltan las técnicas y se toma en consideración (se estudia, se evalúa) el proceso del traslado; si es una o más cargas, su forma, peso, habilidad y condición física del cochero y la capacidad del coche. Conjugando todos estos factores se puede decir que el cochero novato al no poseer todas las técnicas lo que hace es “intuitivo”. Podría en este momento develarse su trayectoria corporal en su trayectoria laboral, es así que el novato podría poseer un capital corporal que lo ayude a realizar el traslado, sin embargo si el novato no goza de este capital corporal podría aún así ejecutar el traslado si la carga no es pesada⁶². Ahora cuando la carga es liviana pero muchos bultos, igual se podrá ejecutar el traslado sin técnica hasta cierto punto (puede ser sin técnica porque las cargas livianas se las puede acomodar “como sea” pero aun así habrá un derroche de energía y espacio en el coche). Pero al notar que las cargas son muchas el novato comenzará a considerar cómo ordenar las cargas en el coche (también se darán cuenta que el ser muchas ha hecho que el peso se multiplique) ocupando cada espacio eficientemente. Además, esto repercutirá en la optimización en la gestión de su energía física, es así que se iniciara la necesidad de obtener las técnicas corporales del cochero. Pero antes poniendo un ejemplo de traslado sin técnica, se sabe que la carga de morrón pesa alrededor de una arroba (11.49 Kg.), cuando se carga como cinco o siete cargas (57 kg. a 80 kg.) este traslado no necesita de estas técnicas tanto para: alzar la carga, como para acomodarla en el coche, llevarla en el coche, descargarla en el puesto (todo este

⁶²El que la carga no sea pesada también posibilita a que cocheros con estados físicos vulnerables como los mayores, o los que tienen un impedimento físico (lastimados, enfermos, etc.) puedan ocupar este espacio laboral.

proceso puede ser individual). Pero a medida que **aumenta el peso** y la cantidad (esto no necesariamente es proporcional ya que bastan dos cargas de las más temidas⁶³ para subir suficientemente el peso) la dificultad comienza a surgir y para **resolver tal problema se debe apelar a las técnicas corporales de los cocheros, tanto de las matrices (o mestizas) como las propias (puras) del cochero**: De los traslados de cargas pesadas que más se repiten en la feria de Villa Dolores se describirá el traslado de seis cargas de papa, cada carga de papa representa en peso 103 Kg. (casi el doble del peso promedio de cada cochero) sumando seis cargas nos darían como 618 Kg. (equivalente al 67% de una tonelada que es 918.8 Kg.), para trasladar tal peso de un punto de carga hasta otro de descarga, el cochero en primer lugar debe subir la carga al coche; para esto **acercará el coche lo más posible a la carga**, si la carga está en el suelo, el coche debe ponerse en frente de la carga y desde el manubrio ir subiendo el coche hasta alcanzar el ángulo deseado (puede ser de 45° a 90°) para que la carga pueda ser cogida por el coche como el movimiento de una pala/palanca, sin necesidad de cargar la carga en la espalda para ponerla en el coche (esto son los movimiento puros del cochero que economizan energía muscular).

TÉCNICA PROPIA DEL COCHERO PARA ALZAR UNA CARGA

PASÓ 1: más que un paso este es un principio, siempre el coche debe acercarse lo más que se pueda a la carga, como se observa en esta fotografía una vez que el cochero se acerca a la carga que está en el suelo, el coche es levantado hacia arriba y se hace unos movimientos para que la parte delantera del coche entre a la carga.



Foto 18. MiniTransportistas, 10/08/15. Fotografía por Julio Cesar Mita M.

PASÓ 2: se alza la carga utilizando el coche como una pala, se jala hacia abajo desde el manubrio del coche con la fuerza de los brazos y el cuerpo para que la carga quede montada en la posición habitual del coche.



Foto 19. MiniTransportistas, 10/08/15. Fotografía por Julio Cesar Mita M.

⁶³ Entre las cargas más pesadas que infunde temor entremezclado con respeto está el camote (150 Kg.), también está la chipa (en forma de fardo) de acelga (aproximadamente entre 150 a 170 Kg), la carga de papa de 9 a 10 arrobas (103 a 114 Kg.), la zanahoria de 10 a 11 arrobas (114 a 126 Kg), etc.

En caso de que la primera carga estuviera en un lugar donde no se pueda realizar esta técnica, sólo se apelara a la técnica matriz para todas las cargas, es decir pedir ayuda de la señora/r o pedir ayuda de un compañero afiliado que esté cerca o de paso. Si el transportista novato no sabe la técnica matriz, el que vendrá en su ayuda le enseñará cómo alzar la carga para ponerla en el coche.

Si el cochero novato no sabe cómo **acomodar la carga en el coche** también el que viene en su ayuda (casi siempre un cochero ya que este saber les concierne más a ellos) le enseñará cómo acomodar en el coche.

MANERA DE ACOMODAR LA CARGA EN EL COCHE



Foto 20. Siete cargas de haba en el coche, acomodadas en 3 pisos; el primer piso contiene una carga en vertical, segundo piso contiene cuatro cargas dos en vertical (en la parte de adelante del coche) y dos en horizontal (en la parte de atrás y maniobro del coche), el tercer piso contiene dos cargas una en vertical y otra en horizontal. Todas las cargas están puestas en una armonía equilibrada por sus pesos y el pulso del cochero para ser transportadas manualmente, 15/01/14. Fotografía (20) por Julio Cesar Mita M.



Foto 21. Diez cargas de zanahoria, acomodadas en 4 pisos, cada carga pesa 10 arrobas aproximadamente que equivale a 110 kg. El total de las 10 cargas representarían Una tonelada de peso. 17/07/15, Fotografía por Julio Cesar Mita M.



Foto 22. El Compadrito (Gomersindo) MiniTransportista, sujetando con la soga las 10 cargas de zanahoria a su coche. 17/07/15, Fotografía por Julio Cesar Mita M.

Para acomodar la carga en el coche esto en el caso de la papa que es una carga en *saq'aña* en forma cilíndrica, la primera carga se la debe poner en vertical a lo largo del coche. Esto constituirá el **primer piso**, el **segundo piso** se la hará poniendo una carga en horizontal al lado del manubrio para que ejerza peso y el coche se mantenga estable. Luego se pondrá dos cargas a los extremos de la primera carga y sobre salidas (hacia la parte frontal) en vertical como la primera carga, creando un hueco entre la carga en vertical y la horizontal. La quinta carga irá en medio de ese hueco terminando el segundo piso, para poner en el **tercer piso** la última carga, que jugara un papel de estabilizador de los *contrapesos* según el pulso del cochero.

Una vez puesta toda la carga en el coche y después de asegurar la carga con la sogá o pita⁶⁴ en el coche si es necesario⁶⁵, lo que sigue es alzar el coche con las manos desde el manubrio, en esta operación es donde aparece lo que los cocheros llaman: **pulso** que viene a ser; *el tanteo entre la fuerza del cochero y el juego de los contrapesos de la carga en el coche, en un dialogo de armonía y precisión extrema*. Alzar el coche desde el manubrio es por tanto saber si está bien cargada la carga en el coche, por ello aunque la carga sea muy pesada si está a tu pulso significa que está bien cargada, significa que los pesos están bien distribuidos en el coche y a la medida de tu fuerza, **por ello la regla básica es que la carga este más en la parte de adelante o arriba** del coche porque eso crea un contrapeso⁶⁶ al estar la carga más al lado de arriba y menos al lado del manubrio es más fácil alzar el coche

⁶⁴ La pita o sogá que la mayoría de los cocheros manejan, es una pita hecha de goma gruesa (al parecer de reciclado cámaras de llantas). La longitud de la sogá varia pero la regla es que debe ser extensa de 10 metros por lo menos, para que cumpla una función adecuada ya que muchas veces las cargas que se suben al coche son altas y para que la pita pueda rodear la carga las veces que sean necesarias y sujetarlo al coche se necesita de que la pita sea grande.

⁶⁵ Una vez había cargado como 11 cargas de choclo en mi coche, parecía que había cargado bien pero avanzando un poco se me cayeron, en eso el Freddy que estaba mirándome vino ayudarme a cargar de nuevo las cargas recordándome que el peso siempre adelante, terminado de subir las cargas el Freddy se fue y yo comencé a llevar las cargas en el coche pero ya con temor que se me caigan de nuevo. Entonces quise prestarme cuerda (sogá, pita) del Alfredo y del Compadre que estaban pasando por ahí, el Compadre me decía "dile al Alfredo" pero el Alfredo me decía "mi sogá es grande" (ambos no estaban animados en prestarme porque también necesitaban de su sogá). En ese momento el Alfredo y el Compadre vinieron donde estaba mi coche y me dicen "**¡pero tu carga no es para sogaj está mal acomodada!**" y me lo acomodaron redistribuyendo mi carga. Me dice el compadre "siempre es plano, apostamos que va ir bien, vas a ver sin novedad vas a llegar" (diario de campo 17/11/13).

⁶⁶El contrapeso es jugar con la misma fuerza de GRAVEDAD que ejerce la tierra sobre los cuerpos/masa (carga) en reposo, en coordinación con la rueda del coche (el coche mismo) estableciendo un subí y baja en un equilibrio beneficioso, guiado e impulsado por la fuerza y habilidad del cochero para el movimiento y por lo tanto del traslado.

para luego darle el impulso de tracción con el cuerpo hasta el punto de descarga. El **saber del pulso** es tan preciso que incluso jugar demasiado con el contrapeso de poner la carga más a la parte de arriba puede ocasionar que el coche se voltee con la carga hacia arriba, esto sucede porque al llevar el peso hacia arriba ayuda a que no derroches energía porque al alzar el coche e impulsarlo se siente menos el peso, por lo tanto menos esfuerzo y dolor. Pero como se dijo si esto se exagera puede ocasionar volteos y cuando el coche se voltea con la carga significa volver a subir las cargas al coche, derrochar fuerza, perder tiempo, perder prestigio porque la señora podría molestarse por hacer caer la carga⁶⁷ etc. Por lo tanto conocer el pulso de uno mismo es vital porque el cuerpo en este punto es parecido a una máquina que calcula, regula, pone límites o exagera consciente e inconscientemente en los esfuerzos ya que este saber se lo aprende con el tiempo o como dice Mauss “*el gesto manual se aprende lentamente*” (Mauss, 1971; 338). Hasta llegar a saber el pulso se podría haber pasado por muchos errores, pero en última al igual que en los boxeadores que describe Wacquant “(...) *es el cuerpo el que regula por sí mismo en última instancia el ritmo y la dirección de los progresos*” (Wacquant, 2006: 133).⁶⁸

⁶⁷ Lo contrario de no saber jugar con el contrapeso es cargar la carga de forma sin técnica (“como sea”) y esto es contraproducente al momento de trasladar muchas cargas. En la primera ocasión que salí como cochero había puesto la carga demasiado al lado del maniobro rompiendo la regla de; siempre adelante, cuando alce el coche estaba doblemente pesado, sino hubiera sido por el Calibre que me enseñó acomodar la carga y jugar con los contrapesos hubiera sido extremadamente agotadora e incluso inalcanzable y hubiera tenido efecto al mermar el resto de mi jornada.

⁶⁸ Es indudable que esto se daría, pero hay un problema paradójico en este principio, por una parte si bien es cierto que el mismo cuerpo es el que pone el límite en los esfuerzos, esto a largo plazo o corto produce un brutal ciclo de auge y decaimiento de la fuerza misma del cuerpo, más allá de que el cuerpo sepa sus límites muchas veces el cuerpo sufre una inercia inevitable del consumo vital de la energía del cuerpo, que no volverá más. Esto demuestra objetivamente que el estereotipo que se ha hecho acerca de los q’ipiris como sobrehumanos no es tan cierta. (se retomara esta idea en el acápite “Los ciclos en la economía y gestión de la fuerza corporal”)

*FORMA DE LLEVAR LA CARGA EN EL COCHE
CON EL IMPULSO DE LA FUERZA MUSCULAR DEL MINITRANSPORTISTA*



Foto 23. Seferino, MiniTransportistas, jalando 11 cargas en horas de la madrugada, 03/04/15. Fotografía por Julio Cesar Mita M.



Foto 24. Hernán, **jalando** 10 cargas de zanahoria de panorámica, 11/02/14. Fotografía por Julio Cesar Mita M.

La siguiente tarea después de cargar las cargas al coche es llevar la carga al punto de descarga, para esto se **empujará o jalará** el coche con el cuerpo y el juego de los contrapesos de la carga. Se **empuja** (ver fotografía; 4, Alfredo) el coche cuando se impulsa con el cuerpo desde el manubrio, es decir de frente esto cuando las cargas dejan ver de frente el horizonte y el peso te lo permite. Se **jala** (ver fotografías; 23 Seferino, y 24 Hernán) el coche cuando el cuerpo le da la espalda al coche y se agarra con las manos hacia atrás el manubrio y se empieza a jalar el coche, esto cuando las cargas puestas en el coche ya no dejan ver de frente el horizonte o si el peso es excesivo. Ambas constituyen técnicas para darle un impulso constante al coche donde trabajan principalmente las piernas y los brazos, hasta el punto de descarga.

Ahora bien, para completar el traslado hasta el punto de descarga, también es importante saber manejar el espacio es decir el saber/escoger la **RUTA**. Elegir la ruta pasa por distintas consideraciones, cito las más importantes. Por una parte aquí interviene la temporalidad, la condición del camino y la ayuda que se dispone.



Foto 25. La Feria de Villa Dolores cuando el territorio es disputado (trancadera) en días y horas de auge, 29/11/13. Fotografía por Julio Cesar Mita M.

Con relación a la temporalidad y el espacio como se dijo existen tiempos en que la feria está atestada de actores, esto produce que todos los espacios se disputen y que las rutas se taponen. Los momentos críticos en la disputa del espacio, también son los momentos en que se genera más demanda del servicio del cochero, porque es en esos momentos que se necesita que se trasladen las cargas con urgencia y rapidez, los usuarios se multiplican ya no son solo las señoras/res (caseritas) que tienen puestos dentro la feria, también están las señoras/res que hacen llevar carga a camiones, taxis, minibuses ha perímetros que se destinaran fuera de la feria (para comerciar la mercancías de tierra llegadas a la feria de Villa Dolores, en otras ferias dentro o fuera del Departamento). Los límites de la feria se expanden y los cocheros son un engranaje imprescindible para que las cargas circulen hasta su lugar de destino. Resultan también paradójico que cuando más se necesita de los cocheros en días y tiempos de auge en la feria, es cuando menos se los puede encontrar y esto debido a que la **trancadera** se come y hace desaparecer a los cocheros (aunque la trancadera resulte perjudicioso en términos de ingreso económico, porque mientras más se tarde en un traslado menos ingreso se tiene, aun así los tiempos y días de auge en la feria son por excelencia los días martes y viernes días en que se gana más, por eso en estos momentos el tiempo literalmente es oro). La escases de cocheros en estos momentos también se incrementa por las lealtades construidas entre caseras y cocheros, las caseras monopolizan el servicio de los minittransportistas conocidos, así como se monopoliza carga por los minittransportistas para asegurarse estratégicamente la demanda y oferta del

servicio. También son en estos momentos críticos donde se nota la tensión entre la soberanía del espacio manejado por el SMT y los ambulantes, que quieren disputar la bonanza de estos momentos en la feria, las usuarias/ríos (qhateras/caseritas) por su parte son los que muestra y refuerzan la fragilidad y la fortaleza en el monopolio del territorio por el SMT, porque las caseritas al no poder encontrar transportistas manuales del SMT buscan a cualquiera que quiera prestar el servicio, no les importa que sea o no del sindicato (cabe aclarar que la caserita siempre preferirá un transportista manual del SMT porque esto le da confianza {seguridad} que su mercadería no se perderá porque las Caseras en estos momentos no tienen tiempo ya que deben acopiar la mejor y mayor mercadería y entonces mandan a los MiniTransportista con la carga sin su presencia, si la carga se pierde la señora con anticipación mira el número de la placa y ya sabrá a quien reclamarle y donde hacerlo, es así que el SMT otorga garantías a la usuaria/rio, lo que no sucede muchas veces con un ambulante), las caseritas con esta acción por una parte deslegitimizan y cuestionan estratégicamente el monopolio del territorio manejado por el SMT y lo hacen diciendo a los transportistas manuales del SMT *“si ustedes no quieren trabajar dejen que otros trabajen”*, en esta acción también las caseritas actualizan las relaciones de fuerza con los cocheros que repercute en la influencia que tienen las caseras en estructurar la ética y modo de trabajo de los cocheros que se traduce en que los cocheros: *“no deben negar o escoger cargas”, “deben abastecer la demanda de cocheros”, “se debe cuidar (que no sufra daños) la carga”, “se debe completar todo el traslado (no dejar la carga a la mitad de la ruta)”, “se debe guardar respeto a los caseritas, que consiste en saludarles y mantener una relación de trabajo educada”, “indirectamente también influyen en las tarifa de precios por el traslado”*.

En horarios de la madrugada (de 3 a 6 AM) no sucede el problema del toponeo de rutas y se puede recorrer con el coche y la carga hasta el punto de descarga sin mucha dificultad eligiendo la mejor ruta (la más directa) economizando tiempo y esfuerzo. Pero en horarios pico cuando convergen todos los actores, esto desde las 6 am aproximadamente hasta las 13 pm, se deben tomar rutas alternas tratando de escapar de la trancadera. Si bien en esta huida se ganará tiempo, también se perderá energía, sin embargo muchas veces no se puede ni tomar ruta alterna e igual se va a parar a la trancadera y solo queda presionar al camión (u otro) para que de paso o meterse por donde se pueda pasar. La habilidad del cochero para

pasar depende de saber medir el espacio por el cual se pretende pasar; a veces incluso esta habilidad falla y se producen problemas con los camiones, taxistas y señoras/res porque se producen raspones y choques.

Ir por una ruta también significa la consideración de la materialidad del camino, elegir el camino es ir por rutas que sean preferentemente adoquinadas o asfaltadas porque así el coche se mueve con menos esfuerzo. Ir por un camino de herradura como caminos pedregosos o con baches ocasiona un sobreesfuerzo al empujar o jalar el coche sin mencionar la gran probabilidad de voltearse con la carga o quedarse varado en un bache. Muchas veces se elige ir por rutas de herradura porque así se gana tiempo y se esquiva la trancadera. Esto también podría depender si se cuenta con la ayuda del que contrata es decir la señora/or esté dispuesto a empujar el coche junto con el cochero. En definitiva se elige la ruta de herradura si el cochero está dispuesto a correr ese riesgo. El elegir la ruta también implica una cuota de suerte siendo que la feria tiene subidas y bajadas, si la persona que contrata va de bajada se tendrá la suerte de gastar menos fuerza, pero también se estará más expuesto a ser aplastado con lo que se tenga en frente porque se debe frenar con el cuerpo y como la masa con el movimiento gana energía, muchas veces no se logra frenar el coche a tiempo.

Otro aspecto que se presenta al transitar la ruta es que algunas caseras se acercan y te preguntan por *“donde está yendo”*. A veces sucede que dos o tres señoras te contratan para un mismo punto de descarga ya que sus puestos están uno cerca de otro. Si la ruta elegida está de paso o cerca de donde quiera llevar esta otra señora, el cochero puede (su capacidad tanto física del cochero y como la de su coche⁶⁹) y si quiere ganar un poco más, se la llevará la carga de la segunda o tercera señora, aprovechando la ruta de paso.

⁶⁹ Aprovechar la ruta de paso o simplemente llevar muchas cargas esta en relación con: La capacidad física de cada cochero y la capacidad del coche. La capacidad física del cochero va en progreso en la lidia con la carga, así los cocheros jóvenes que ingresan van adquiriendo un capital corporal (bien los flacos ganan físico y se vuelven más corpulentos o se convierten en máquinas delgadas y duras) que les ayuda a resistir y llevar más cargas, aprovechando todas las que se presentan. La manera cotidiana en que expresan el capital corporal los cocheros es *“tener físico”* o en la pregunta con ironía *“tienes físico”* o *“con que físico”*. Así el cuerpo del cochero se va moldeando centímetro a centímetro cuadro, se convierte en una máquina correosa con sus dilemas a largo o corto plazo (ver; Los ciclos en la economía y gestión de la fuerza corporal). Con relación a la capacidad de carga del coche, cuando entrevistaba a los que son más versados al manejar pesadas y muchas cargas, ellos me decían que sus coches no son normales, por ejemplo el Alfredo que

Al llegar al punto de descarga la **última tarea contempla bajar la carga del coche y acomodarla donde la usuaria/rio mande**, para esto se debe respetar los principios básicos: acercarse lo más posible pero esta vez al punto de descarga (muchas veces no se puede acercarse, lo que implica otra vez la disputa del espacio, ya que los camiones, taxis etc. están tapando el punto de descarga y no queda otra que descargar lejos del punto de descargar y gastar más energía física). También se respeta el mismo principio de ganar altura, pero esta vez conservando la altura, es decir bajar la carga con la espalda desde el mismo coche.

MANERA DE BAJAR LAS CARGAS DEL COCHE Y CARGAR LA CARGA AL CUERPO PARA LLEVARLA AL PUESTO

PASO 1: acercarse a la última/s carga/s que está/n arriba, acomodar la carga para el siguiente paso.



Foto 26. Fermín, en la calle Sempertegui entre la calle 4 de V. Dolores después de traer las cargas desde la calle 8 Av. Panorámica 21/07/15. Fotografía por Julio Cesar Mita M.

PASO 2: jalar la carga hacia el cuerpo y hacia abajo cosa que quede casi en el aire.



Foto 27. Fermín, presto a descargar las 6 cargas de cebolla 21/07/15. Fotografía por Julio Cesar Mita M.

maneja cargas pesadas, su llanta está llena de rodamientos (por llanta tiene de 4 a 6 rodamientos y un coche normal en una llanta lleva dos rodamientos) porque son los rodamientos los que trabajan con la carga pesada y son los rodamientos los que se arruinan primero, además la estructura de su coche (chasis) viene reforzado y son más pesados.

PASÓ 3: con las manos agarrando la carga desde abajo subirla hacia arriba para parar la carga.



Foto 28. Fermín, MiniTransportista 21/07/15. Fotografía por Julio Cesar Mita M.

PASÓ 4: darse la vuelta procurando mantener la carga parada y con habilidad darse la vuelta para agarrar la carga con las dos manos hacia atrás e ir llevando la carga al cuerpo, a la espalda.



Foto 29. Fermín, Ex – Strio. de Relaciones del SMT 2013-2014, 21/07/15. Fotografía por Julio Cesar Mita M.

PASÓ 5: jalar con las manos la carga desde el coche hacia el cuerpo para que quede montada solo en la espalda.



Foto 30. Fermín, 21/07/15. Fotografía por Julio Cesar Mita M.

PASÓ 6: llevar la carga desde el coche hasta el puesto o dónde indique el contratante.



Foto 31. Fermín, descargando las cargas para Doña Julia (al puesto de Doña Julia), 21/07/15. Fotografía por Julio Cesar Mita M.



Foto 32. Alfredo, descargando carga de zanahoria desde su coche para trasladarlo hasta el puesto de la señora que lo contrato, 13/02/14. Fotografía por Julio Cesar Mita M.

Llevar la carga hasta el punto de descarga, contempla saber dónde y cómo es el punto de descarga.

El punto de descarga se lo conoce cuándo se aceptó hacer el traslado y esto está impulsado notablemente por la paga y otros factores. Aunque es indudable que el principal estímulo para aceptar un traslado de carga es la cuantía de la paga, también existen otras motivaciones que no responden al orden económico. Muchas veces se pactan lealtades tacitas con las caseras que llegan hacer motivaciones mucho más fuertes que el estímulo económico de la paga, estas lealtades son una especie de cumplir con el trabajo para no quedar mal (prestigio) con la casera, para que vea la casera que el cochero no es irresponsable, en este ámbito se juega su prestigio individual y colectivo. Por parte de la casera esto representa tener a un cochero a la mano pudiendo llamarle por vía celular en cualquier momento.

Los **puntos de descarga** están localizados por distintos lugares en la feria pero existen puntos de descarga (también pueden ser al mismo tiempo de carga) más rentables que otros porque presuponen más esfuerzo. Por eso estos puntos de carga y descarga esta

“sectorizado” para cocheros jóvenes o maduros que saben lidiar con la carga pesada. Descargar la carga en el piso, o en un puesto o agencia, no es lo mismo que *descargarlo encima de un camión (ver fotografías; proceso de cargar/estibar cargas al camión)*. El descargar la carga desde el coche hasta el camión contempla llevar a cuestas un peso de 103 Kg. (papa) promedio en la espalda, pasar por una tabla que tiembla haciendo malabarismos con la carga. Esto es lo que sucede con las cargas que se llevan a Patacamaya o Achacachi (se dice llevar a Patacamaya o Achacachi porque todos los viernes y martes vienen a las calles 8 y 9 camiones que cargan toda especie de cargas, en su mayoría papa, cebolla etc. para llevarlas a esos lugares) y donde el esfuerzo y la pericia requeridos son mayores; por eso es mejor la paga (aproximadamente de 7 Bs. a 9 Bs por carga).

Al trasladar la carga hasta el punto de descarga **lo último** es saber **ARROBAR** (arquear) las cargas, es decir acomodar (ordenar) una carga sobre otra y/o al lado de otra, donde indique la usuaria/rio o la/el contratante. Se arroba la carga en forma apilada o arqueando una carga sobre otra y trenzándola para que no se caiga y tenga estabilidad.

Con la carga de papa (al igual que otras cargas pesadas) la última carga al igual que la primera es donde se revela la técnica pura desarrollada por el cochero. En la última carga de papa ya no hay la altura necesaria porque el coche se reclina por inercia y las cargas aunque esté en el coche están a la misma altura del suelo, es decir no se ha mantenido a la altura necesaria para cargarla a la espalda directamente. Para cargar la última carga a la espalda se debe utilizar el coche en forma de palanca. Los cocheros llaman a esta técnica **pulsear** (técnica pura del cochero) y consiste en buscar ayuda; el que viene en la ayuda sujeta el coche por el manubrio y con todo su peso impulsa la carga (como una palanca), para que así agarrando la carga la pueda subir a su espalda y llevarla hasta el punto de descarga, acomodarla y terminar el proceso de producción de la circulación de mercancías en la feria de Villa Dolores, hecha por un transportista manual del SMT.

PULSEADA/PULSEAME

PASÓ 1: la última carga que queda en el coche ya no está a la altura de la espalda, está abajo y reclinando al coche, entonces el cochero/minitransportista pide ayuda y se dirige al manubrio del coche.



Foto 33. Richard, MiniTransportista del SMT con overol verde, preparándose para la pulseada, 10/07/14. Fotografía por Julio Cesar Mita M.

PASÓ 3: el minitransportista levanta el coche desde el manubrio y con un suave empujón manda la carga hacia el que le ayuda, el que ayuda agarra la carga por las puntas de la saq'aña y amortigua la carga.



Foto 35. Richard, empujando su coche para impulsar la carga de cebolla a la espalda del Compañero (asalariado) que le está ayudando ya que cargara la ultima carga a su espalda y la acomodara en el puesto de su jefa (dueña del puesto y la carga) 10/07/14. Fotografía por Julio Cesar Mita M.

PASÓ 2: el cochero agarra el manubrio y se prepara para utilizar al coche como una palanca y el que vendrá ayudar que es casi siempre otro cochero se dirigirá a la carga para ponerse en posición.



Foto 34. Richard-MiniTransportista y un Asalariado (se les dice asalariados a los pasadores/estibadores/ayudantes que se encuentra en una relación de dependencia con los dueños que hacen llegar las cargas ya sean esto los mismo camioneros o que tengan puestos) que le ayudara, 10/07/14. Fotografía por Julio Cesar Mita M.

PASÓ 4: el cochero jala el coche para abajo desde el manubrio, pone al coche de forma reclinada y se prepara, el que ayuda con el suave impulso que dio anteriormente el cochero monta la carga en el borde de la parte de adelante del coche y continua agarrando la carga y se prepara.



Foto 36. Richard y el Compañero que le ayuda ejecutar la pulseada, 10/07/14. Fotografía por Julio Cesar Mita M.

PASÓ 5: el minittransportista poniendo el peso de su cuerpo y la fuerza de sus brazos jala el coche agarrando el manubrio hacia abajo, utilizando el coche como una palanca para impulsar la carga hacia arriba, el que ayuda amortigua la carga con el impulso que le dio el cochero guía y sube la carga a su espalda.



Foto 37. Richard, dando el principal/último impulso a la carga para que la cargue en la espalda su Compañero y se complete la técnica de la pulseada, 10/07/14. Fotografía por Julio Cesar Mita M.

4 LOS CICLOS DE LA ECONOMÍA Y LA GESTIÓN DE LA FUERZA CORPORAL

En las siguientes frases de dos cocheros, se puede evidenciar lo que verdaderamente significa y marca la especificidad de trabajar como transportista manual.

ALFREDO: “¿Acaso mi cuerpo tiene repuesto en la 16 de julio?” (Cuaderno de campo 20/02/14)

CARLOS: “te dicen: acaso voz gastas en gasolina” (diario de campo 28/02/14).

Para realizar su trabajo los transportistas manuales hacen un uso mayor del cuerpo, más allá de las técnicas eficaces que aminoran el desgaste físico, llegado un momento la dureza de dicho trabajo repercute en la gestión total de fuerza del transportista manual. Los MiniTransportistas literalmente dejan su ser en la feria, es decir dejan: sudor, sangre, hueso, carne, fuerza que no recuperarán jamás. Esto rompe el burdo estereotipo de verlos como sobrehumanos; como animales de carga perfectamente habituados. Al parecer, contradictoriamente, también sus cuerpos son unas máquinas que tienen *físico* (obtienen y producen colectiva e individualmente unas técnicas corporales y un capital corporal/físico que los ayuda a soportar la dureza del trabajo). Es decir, sus cuerpos son capaces de tolerar

pesos mayores, pero dicha máquina (y es ahí donde no hay contrariedad) tiene un ciclo en la economía y gestión de su fuerza muy distinta a todo el transporte.

Los transportistas manuales no utilizan energía de combustibles fósiles u otras ya que sus coches no llevan motores, por esta razón los cocheros hacen uso de su cuerpo como principal energía, para ejecutar el traslado de mercancías. La energía que consumen a través de sus cuerpos para el traslado es irrenovable, llegado a un punto esta energía se va, no volverá más y los cocheros lo expresan con la frase cotidiana “*no hay físico*”. Es justo pensar que en el sector del transporte manual y en el transporte precapitalista en general, sea esta su principal característica, que en términos de competencia y vigencia significa su fortaleza y su vulnerabilidad. Muchas veces las caseras tratan de escamotear la tarifa del traslado, aludiendo a que los cocheros no gastan en combustible como lo harían los taxistas y otros, pero tanto los cocheros como las caseras saben muy bien que el cochero es el único eficaz y capaz de completar todas las fases del traslado de mercancías en la feria de Villa Dolores, desde cargar la carga al coche, llevarla con el coche (el tamaño del coche le beneficia para que se pueda mover en la feria), arrojarla en el puesto etc. Esto hace que el cochero tenga una ventaja para con los transportistas motorizados como los taxistas, pero al mismo tiempo los transportista manuales son propensos a descapitalizar su energía física.

El ciclo de fuerza de cada MiniTransportista depende en relación en que etapa de su ciclo vital explotan más su energía. Lo que se repite frecuentemente en el SMT es que los cocheros jóvenes exploten más de su energía física en la primeras etapas de su incursión como transportistas manuales, así van formándose capitales económicos para comprarse autos-motorizados y mutar de transportista manuales a transportistas motorizados o puede haber transportistas manuales que exploten su energía para formarse pequeños capitales para incursionar en otros trabajos como el comercio u otros objetivos en sus vidas. Existe distintas maneras de cómo los transportista manuales del SMT exploten su energía física, pero todos, llegado un momento descapitalizarán su fuerza y el desarrollo de su trabajo será distinto al del cualquier otro transportista, es decir la fuerza física del minitransportista irá disminuyendo y esto repercutirá en la intensidad y en la jornada de trabajo así como en el ingreso económico del transportista manual.

CAPITULO IV. *Aspecto económico laboral y sociocultural*

1 REFUGIO LABORAL.

“Muchos jóvenes dicen ¡ha... yo mañana ya estoy traspasando!”

“¡No me quieren para nada, ni para hacer adobes me quieren! me dicen vos ya estas viejo”.

El énfasis en el mercado de trabajo local urbano⁷⁰ nos indica que en su dinámica hay una disposición prevaleciente al aumento de la fuerza trabajo en el sector informal, es decir se informaliza y terciaria el trabajo dejando atrás la vigencia del “trabajo asalariado típico” en el proceso de producción industrial y propagando lo que Rojas y Guaygua llaman: Aparición de nuevas figuras laborales, de tal modo que el trabajo se dispersa, se fragmenta, se hace más heterogéneo, **se traduce en nuevos fenómenos** “(...) *hablar de trabajo hoy, es hablar de trabajo heterogéneo, variado y sobre todo muy dinámico.*” (Rojas y Guaygua, 2001:3). Es bajo esta perspectiva que se ha tratado de dar cuenta del microcosmos laboral propio del transporte manual. Hasta aquí se ha hecho una revisión de la forma propia que tienen los minitransportistas de poner en marcha la producción de la circulación de mercancías infra-feria. Ahora se trata de comprender cómo es que se gestiona el trabajo, en un sentido de **articularse al mercado de trabajo a partir del SMT**. Como se dijo, el sindicato (SMT) es el principal bastión para la conservación del autoempleo. Sin embargo, para comprender la verdadera importancia del SMT en la forma propia de su trabajo, es necesario entender la noción de refugio laboral a partir de la división de dos conjuntos: uno relacionado a la llegada, inserción, inicio y sustentación; y el segundo conjunto comprende **las razonabilidades móviles (combinar el trabajo de cochero con otras actividades/ocupación paralela) y estáticas (ocupación única) de trabajo/s a partir del**

⁷⁰Como bien recomiendan Rojas y Guaygua no se debe perder de vista el vínculo del mercado de trabajo local a la economía capitalista y relacionada a la economía globalizada, es decir interrelacionado con el conjunto de la economía. En este sentido es necesario comprender al mercado de trabajo no solo como ese espacio de competencia perfecta entre la oferta y la demanda de la fuerza de trabajo en equilibrio y desequilibrio en la interconexión de todos los mercados que componen la economía capitalista esto bajo un polo economista y cuantitativo, ni bajo el polo sociológico basado en la comprensión de los procesos de relaciones y prácticas sociales que acentúan el análisis del mercado de trabajo desde los aspectos segregativos (genero, etnia, etc.), redes sociales, e instituciones estructurantes, que marginalmente o simplemente desconocen el aspecto económico en la construcción del mercado de trabajo (Rojas y Guaygua, 2001: 2)

SMT. El primer conjunto de análisis para comprender al SMT como refugio laboral ya se ha realizado hasta aquí, al describir el proceso propio de producción del transporte manual (donde se tomó en cuenta las fases de la llegada inserción inicio y sustentación). Para el análisis del segundo conjunto, en este acápite se tomara en cuenta aspectos empíricos someros a partir del análisis de datos recogidos por encuestas y revisión de archivos del SMT, para dar cuenta a lo que específicamente se entiende por refugio laboral

Los datos que a continuación se mostrarán son una construcción producto de la revisión de expedientes (files) llamado Kardex, que los afiliados al SMT dejan en la oficina al momento de ingresar⁷¹a la organización. En la revisión de la documentación se pudo revisar/recuperar/obtener (ya que estos datos no están sistematizados, es decir no hay una base de datos informatizada o digitalizada) **106** files de donde se extractó la principal información. Cabe hacer notar que el universo de afiliados según el SMT con lo que respecta al área de trabajo de Villa Dolores en la modalidad de minitransportista/cocheros es de: **200 códigos municipales (placas)** enumerados correlativamente, pero que dichos códigos presenta **6 vacíos ocupacionales(datos perdidos)**, es decir hay 6 puestos (“vacantes”) que no tienen (no existe) un afiliado propietario hasta mayo de 2014,⁷² por eso

⁷¹ Sucedió algo importante con lo que respecta a la documentación de los afiliados al SMT por las fechas de octubre de 2013. A iniciativa del directorio de turno (Strio. Edwin Felipes) se pidió a los afiliados que todos deben renovar sus files, ya que muchos no estaban en las carpetas de archivo, y que la información de los afiliados/as no estaba actualizada (decía Edwin: *“si alguien le pasa algo no sabemos ni donde vive, y hay algunos que ni siquiera existen... por eso es importante que tengamos nuestro file todos”* diario de campo 03/09/13). Los documentos que deberían los afiliados adjuntar a su file eran: 2 fotocopia de Cedula de Identidad (esto a iniciativa del Compadrito, que dijo que hay que pedir dos fotocopias de C.I. ya que uno podría ser utilizado para presentar en Tráfico y Vialidad para la extensión de la tarjeta de operación ver capítulo II), Croquis de domicilio, Certificado de nacimiento de los hijos/as. Como se verá más adelante la información que se pudo construir fue a partir del acceso a la documentación disponible en los files de los afiliados al SMT; esto no abarcó la documentación renovada por el nuevo directorio de turno, ya que la construcción de mis datos fue por los meses de Abril hasta Julio 2013 (me dio permiso ese directorio con el apoyo de la base). Pese a que se intentó posteriormente revisar la nueva documentación que se estaba dejando en la oficina, esto no fue posible por la negativa y aletargamiento de la nueva directiva de darme permiso para revisar esta información, ellos argüían que esta información es interna y que por ello no podría revisarla. Sin embargo la información construida fue cotejada por las nuevas listas actualizadas que maneja el directorio hasta mayo de 2014, es decir la información que se mostrara es sobre afiliados activos con plena vigencia de sus datos obtenidos a partir de su file y en algunos casos donde no se pudo obtener la información a partir del file se subsano con una “encuesta” para llenar el vacío (106 afiliados en total de los datos generales que pudo obtener), aunque también algunos afiliados se negaron a responder que cuenta también como dato obtenido.

⁷² Esto es algo complejo de comprender, como se dijo en el capítulo II la población de cocheros de villa dolores es aparentemente 200 afiliados con código municipal (CM), de estos 200 CM hubo un porcentaje mínimo (5% aproximadamente, 10 placas) destinado a otra parada (senkata), pero como la relación con las

el universo real total del SMT en la modalidad de MiniTransportitas/Cocheros es de **194 afiliados con tendencia a completarse a 200**⁷³.

1.1 Aspectos de la Edad en el SMT en la modalidad de MiniTransportistas-Cocheros.

Cuadro 8

| Edad | | |
|--|-------------------|--------------|
| <i>Agrupados por intervalos de 20 años</i> | <i>Frecuencia</i> | <i>%</i> |
| <i>Total de: 17 a 29 años</i> | <i>13</i> | <i>12,18</i> |
| <i>Total de: 32 a 49 años</i> | <i>37</i> | <i>34,78</i> |
| <i>Total de: 50 a 69 años</i> | <i>48</i> | <i>45,54</i> |
| <i>Total de: 71 a 82 años</i> | <i>8</i> | <i>7,5</i> |
| TOTAL | 106 | 100 |

Fuente: Elaboración propia, SMT junio 2014.

El cuadro 8 (C 8) muestra la edad de los cocheros agrupado por rangos comprendidos entre 20 años de diferencia aproximadamente. Este cuadro muestra distintos aspectos sobre la dinámica en relación a la edad de los que trabajan en la feria por el SMT. En primer lugar que el SMT acoge a edades muy variadas en su población laboral (ver anexo 6), no hace mucho a la muerte de un afiliado (Edgar Miranda) le suplió su hijo⁷⁴ con la edad de 14 años

otras paradas son lejanas y que el SMT concentra su interés en Villa Dolores, los 200 CM se están copando totalmente para esta parada zonal, por eso si bien en el cap. II el cuadro 3 y el grafico 3 muestran **190 afiliados cocheros activos** en villa dolores y en el acápite refugio laboral es de 194 afiliados activos, responde no a una contradicción de datos sino a la temporalidad de la información, ya que los datos del capítulo II se terminaron de redactar por el mes febrero de 2014 donde aún no habían los cuatro nuevos afiliados que posteriormente ingresaron al SMT (en junio 2014) para representar el **número total de afiliados cocheros de 194 y que está llegando a coparse a 198 y los 200 CM (2016)**. Existe dos tendencias en el SMT, por una parte el de no aceptar más ingresos al SMT para resguardar la oferta de trabajo y por otra copar los 200 CM que tiene el SMT para Villa Dolores y aceptar más ingresos también en la modalidad de escaleras esto porque según algunos Minitransportistas muchos afiliados no trabajan en la feria además que un ingreso nuevo significa ingreso económica para la organización y resguardar el área de trabajo.

⁷³ Es por esta razón que en la mayoría de los cuadros que ahora se mostraran se tiene la siguiente cobertura:

| OBTENCIÓN DE DATOS ABRIL 2013 - MAYO 2014 | | | |
|---|-------------------------------------|-------------------|-------------------|
| | | <i>Frecuencia</i> | <i>Porcentaje</i> |
| | <i>PERDIDOS</i> | <i>6</i> | <i>3%</i> |
| <i>Válidos</i> | <i>NO OBTENIDOS, NI ENCUESTADOS</i> | <i>88</i> | <i>44%</i> |
| | <i>OBTENIDOS Y ENCUESTADOS</i> | <i>106</i> | <i>53%</i> |
| | <i>Total</i> | <i>200</i> | <i>100%</i> |

Fuente elaboración propia 2013-2014

En esta cobertura se trató de averiguar seis preguntas generales: Edad, Lugar de Nacimiento, Profesión/Ocupación, Domicilio, Antigüedad, Sexo (en esta última pregunta se abarco al total de la población 194 afiliados/das).

⁷⁴ Él tuvo que tomar el puesto siendo que es el mayor de los hijos/as huérfanos, además que la madre no le podría suplir (se verá más adelante un caso particular a la muerte del esposo afiliado le reemplazo la esposa) al finado ya que tenía que vender comida en su puesto. Aunque al principio se observó que la madre acompañó al hijo para ayudarlo en sus primeras incursiones como cochero e incluso algunas de sus

y algo parecido sucedió con el caso del “Sas” (afiliado activo) su hijo entró como escalera a los 12 años con cierta reticencia de la base, ya que dentro de los afiliados indican que “niños no deberían trabajar”. Pero en los hechos pesa más la evaluación de la necesidad⁷⁵ y el capital social del aspirante a transportista manual a ser acogido (cuaderno de campo 12/03/14). Por otra parte está claro que el SMT alberga una población en edad de trabajo (PET mayores a 10 años) en una población económicamente activa (PEA, mayores a 10 años ocupados y desocupados), lo llamativo del **C 8 es que el grueso de la población está en edades mayores a 32 años hasta los 82 años; 93%**. Se podría decir en parte, que: la población de cocheros tiene un matiz de trabajo para personas mayores, incluso para personas que el mercado laboral competitivo va desechando paulatinamente a medida que no son apetecibles según su fuerza física en decaimiento (véase que en el C 8 el primer lugar donde más se concentra la población en los rangos establecidos, está entre los de 50 a 69 años). En distintas entrevista a personas “mayores” se pudo notar en sus declaraciones, que el trabajo de cochero es un trabajo que si bien requiere de fuerza física en ímpetu, ésta puede ser maniatada por el ritmo que le quiera poner el minitransportista (sumado a las técnicas que se describieron arriba). Así, las personas que han sido paulatinamente desechadas por un mercado de trabajo competitivo pueden encontrar en el trabajo de minitransportista el cobijo que necesitan:

“No me quieren para nada, ni para hacer adobes me quieren, me dicen vos ya estás viejo...aquí por lo menos tengo para comer, me da para mi gasto” (entrevista a don Antonio 64 años 03/04/13)

“Don Eduardo de 57 años cuenta que trabajó como albañil como veinte años, pero cuando cayó de un andamio se lastimó sus pies y ya tenía miedo de subir arriba y como un maestro tiene que estar siempre arriba el ya no podía, también estoy mal del ojo decía mostrándome las gafascafés que siempre utiliza” (cuaderno de campo 03/09/13).

hermanas: posteriormente el hijo pudo habituarse hábilmente al trabajo y como él me dijo: “a veces me gano hasta 100 Bs los lunes y lo lleva todo el dinero para dárselo a mí mamá”. (Entrevista a Elvira viuda del afiliado 26/04/13 13/09/13. Cuaderno de campo 29/01/14)

⁷⁵El **supernumerario**: El **pato** (Abdón MiniTransportista, afiliado) es conocido así por la cofradía cochera, todos lo saludan cuando lo ven, porque aparte de tener al perecer esa ingenuidad que hace que te acerques a él, él siempre está sonriendo, aunque casi no puede hablar (es mudo) sabe hacerse entender bien, a veces anda botando, por aquí y por allá... porque a veces es tan jodido y no falta siempre uno que se aprovecha de su buena onda. El entro al SMT por ayuda de un familiar, lo admitieron a pesar de que él no tenía el dinero para ingresar y tampoco había por ese entonces el número, ni la placa que ahora tiene (CM-200), pero lo admitieron por su condición “especial” (cierta discapacidad). Recuerdo una vez que yo le dije al Roger yo quiero entrar al sindicato como supernumerario, como el pato... y el Roger puteándome con cariño como siempre, me decía: ¿acaso voz estas mal de algo para entrar como supernumerario? (cuaderno de campo 08/10/13).

“Don Vitaliano(53 años) trabajaba conduciendo camión, que iba a distintas provincias, hasta que tuvo un accidente y se lastimó la mano”(cuaderno de campo 05/09/13).

“Paulino (63 años) trabajó como panadero como 20 años, dice que trabajar como panadero requiere: ¡agilidad! porque todo está bajo tiempo, si algo falla, si no está hecho a su tiempo todo el proceso se va al diablo y por lo tanto el pan sale mal. Fue por esa razón que él ya no pudo trabajar como panadero, lo que me da a entender es que debido a que él ya esta mayor, ya no tenía la agilidad que se necesitaba. Por todo ello el entró en el sindicato y como él dice “este trabajo no necesita de mucha fuerza” es decir es acorde a sus condiciones actuales”.

“Fernando (49 años) trabajó como albañil por 20 años, cuenta que era maestro y que ganaba mejor como albañil, pero como este trabajo requiere de más fuerza y tino, ya que ellos deben estar arriba, no pudo seguir.”(Cuaderno de campo 04/09/13).

Ahora bien, si existe un matiz predominante en que el SMT alberga a personas mayores, también está la otra tendencia en forma de descenso, es decir el segundo lugar lo tienen las personas “maduras a jóvenes”, el C 8 muestra que sumando los rangos de 17 a 49 años nos da 47% habiendo solo la diferencia de tres puntos con el rango de las edades de los mayores (50 a 82 años, 53%). **Esto por una parte muestra una predisposición a que se podría pensar que los que ingresan al SMT, también es población joven**, sin ir en mucho detalle en el anexo 7 se puede notar que el año 2007 ingresaron 15 personas entre 17 a 58 años representado el mayor porcentaje (14.2% de 106) y en el año 2013 ingresaron 6 personas entre 17 a 49 años y ninguno mayor a 49 años. Para tener una mejor comprensión de esto hay que relacionarlo con la *frecuencia de traspasos* que se realizan en el SMT, es decir la gente que se va cada año. Revisando el registro del directorio 2013-2014 **ingresaron para estos: 14 personas**, de los cuales se pudo recuperar 2 casos de los que **ingresaron** que son de las edades de 21 y 34 años y de los que **se fueron** 4 casos que son de las edades de 17-39-54-57. Si bien los que se van del SMT comprenden distintas edades, según estos últimos datos lo que se pudo corroborar (anexo 7) es que existe una marcada tendencia a que los que ingresan al SMT sean jóvenes, pero que estos tienen una fuerte concepción de ver este trabajo como transitorio, por eso son estos los más propensos a realizar su traspaso a comparación de los mayores, que conforman la mayor población estática del SMT.

1.2. Horizontes de trayectoria laboral en los MiniTransportistas del SMT.

En el SMT existen trayectorias laborales de distintas procedencias para con sus afiliados, esto en la modalidad MiniTransportistas/Cocheros. Si bien la trayectoria de algún cochero podría tener un escalonamiento desde estibador hasta llegar a ser cochero o de campesino a minittransportista (Villegas, 2012), lo cierto es que esto no sucedería hoy (2016) al menos no existe este predominio en el SMT. Como se puede observar en el cuadro 8, los cocheros del SMT declaran que la mayoría tiene como ocupación o profesión; estudiante, en segundo lugar: empleado, tercero: albañil, cuarto: agricultor.

Cuadro 9

| Válidos | PROFESIÓN/OCUPACIÓN | Frecuencia | Porcentaje |
|---------|---------------------|------------|------------|
| 1 | <i>Estudiante</i> | 20 | 18,9 |
| 2 | <i>Empleado</i> | 14 | 13,2 |
| 3 | <i>Albañil</i> | 13 | 12,3 |
| 4 | <i>Agricultor</i> | 12 | 11,3 |
| 5 | <i>S/R</i> | 11 | 10,4 |
| 6 | <i>Comerciante</i> | 10 | 9,4 |
| 7 | <i>Chofer</i> | 5 | 4,7 |
| 8 | <i>Sastre</i> | 4 | 3,8 |
| 9 | <i>Músico</i> | 3 | 2,8 |
| 10 | <i>Panadero</i> | 3 | 2,8 |
| 11 | <i>Artesano</i> | 2 | 1,9 |
| 12 | <i>Carpintero</i> | 2 | 1,9 |
| 13 | <i>Mecánico</i> | 2 | 1,9 |
| 14 | <i>Obrero</i> | 2 | 1,9 |
| 15 | <i>Minero</i> | 1 | 0,9 |
| 16 | <i>Peluquero</i> | 1 | 0,9 |
| 17 | <i>Zapatero</i> | 1 | 0,9 |
| | TOTAL | 106 | 100 |

Fuente: Elaboración propia, SMT junio 2014.

El cuadro 9 nos da una pista acerca de las trayectorias y las ocupaciones actuales mayoritarias que desarrollan los afiliados del SMT. La historia de la vida laboral de los cocheros del SMT deja de lado algunas etiquetas que se (in)ponían a una parte de los transportistas manuales, al querer congelar su antigua procedencia laboral (si es que, hubo con precisión tal cosa alguna vez). Para comprender mejor parte de este hecho como se puede observar en el anexo 8 en el caso de los cocheros cruzando las variables; profesión/ocupación y edad, se distingue una mancha que agrupa la más alta frecuencia entre los más jóvenes del SMT como estudiantes (las personas afiliadas al SMT desde los **17 a 41 años** que pertenecen a la ocupación/profesión **estudiantes** son 20 y representan el 18.2%) no obstante se debe considerar que personas mayores a 25, 30 o 35 años estén como

estudiantes sea un dato referencial al momento que ingresaron al SMT aunque no sea esta su actual actividad paralela, es decir que ese minitransportista mayor a 35 años ya hace tiempo dejó de estudiar pero al momento de ingresar su ocupación fue puesta y sigue puesta como estudiante. Sin embargo **algo revelador que muestra el anexo 8 es que si bien se ha considerado a los transportista manuales como migrantes rurales y campesinos estos solo representan el cuarto lugar** (segundo lugar empleados entre 33 a 71 años, en tercer lugar albañiles entre 32 a 64 años, y cuarto lugar; **agricultor de 47 a 74 años**) en la trayectoria laboral de los cocheros y siendo el grupo de más alta edad en el SMT. Al parecer en el SMT se marcan dos polos, es decir que la mayoría que ingresan al SMT son jóvenes y declaran ser estudiantes, y por otra, los de mayor edad en el SMT declararon ser agricultoras y son los que en la actualidad (2013) ingresan al SMT con menor frecuencia. Para dar cuenta de esto, al cruzar la variable profesión/ocupación y año de ingreso/antigüedad (ver continuación de anexo 8) la nueva disposición muestra que los que ingresaron al SMT en **1999 a 2013** son de ocupación/profesión: **estudiante** que representa el primer lugar (16), en segundo lugar de 1995 a 2009 albañil (13), tercero 1996 a 2008 empleado (11), cuarto de 2000 a 2009 comerciante (10), quinto de **1988 a 2007 agricultor** (9). Haciendo tres cortes para establecer tres periodos de los que ingresaron al SMT con los datos de la continuación del anexo 8, tenemos que el primer periodo comprendería finales del 80' (1988) hasta 1999; segundo periodo desde 2000 a 2007 y el tercer periodo desde 2007 a 2013 de esto se desprende que: en el **primer periodo** existen **3** casos que ingresaron al SMT con la ocupación de **agricultores**, **6** en el **segundo periodo** y **0** en el **tercero**, en dirección contraria están los que ingresaron al SMT con las demás ocupaciones y esto es más claro con los MiniTransportista que declararon ser **estudiantes**; **1** caso para el **primer periodo**, para el **segundo 8 casos**, y para el **tercer periodo 7 casos**. Se deja atrás el pensar que ahora el ser transportista manual este reservado netamente para agricultores (campesinos), que si esto sucedió fue en una época/periodo y que ahora no responde a la combinación de la actual dinámica.

Ahora se expondrán los siguientes cuadros a partir de 39 entrevistas que realizadas en el periodo de agosto a noviembre del 2013, donde se trató de indagar netamente aspectos laborales sobre la hipótesis de que **el SMT es un trabajo complementario y principal según la condición de los casos. Ser transportista manual es también en ese sentido;**

saber jugar el juego en la nueva estructura del mercado del trabajo y en sus subcampos dotarles de nuevos sentidos, nuevas razonabilidades (Escobar y Guaygua, 2008: Bourdieu 1997).

Cuadro 10

| QUE OCUPACIÓN TIENE ACTUALMENTE | Frecuencia | Porcentaje | | |
|---------------------------------|------------|------------|------------|------------|
| Cochero | 21 | 53,8 | | |
| Cochero-Albañil | 4 | 10,3 | | |
| Cochero-Chofer | 2 | 5,1 | | |
| Cochero-Agricultor | 2 | 5,1 | | |
| Cochero-Costurero | 2 | 5,1 | | |
| Cochero-Seguridad privada | 1 | 2,6 | | |
| Cochero-Secretario | 1 | 2,6 | | |
| Cochero-Empleado | 1 | 2,6 | | |
| Cochero-Estudiante | 1 | 2,6 | | |
| Cochero-Comerciante | 1 | 2,6 | | |
| Cochero-Vende limón | 1 | 2,6 | | |
| Cochero-Mecánico | 1 | 2,6 | | |
| S/R | 1 | 2,6 | | |
| Total | 39 | 100 | | |
| | | | Frecuencia | Porcentaje |
| | | | 21 | 53,8 |
| | | | 17 | 43,8 |
| | | | 1 | 2,6 |
| | | | 39 | 100 |

Cuadro 11

| A QUE OCUPACIÓN SE DEDICA MÁS | Frecuencia | Porcentaje |
|-------------------------------|------------|------------|
| COCHERO | 31 | 79,5 |
| OTRO(S) | 7 | 17,9 |
| S/R | 1 | 2,6 |
| Total | 39 | 100 |

Fuente; elaboración propia, entrevistas agosto-noviembre 2013.

Los cuadros 10 y 11 corroboran que el ser cochero es ser un transportista manual con preeminencia a dedicarse más a esa labor, pero lo interesante aquí es que las otras labores que desarrollan los cocheros también son múltiples (a la par de ser cocheros) es decir un cochero puede combinar su trabajo siendo albañil, chofer, agricultor, costurero, secretario, comerciante, etc. al mismo tiempo.

También hay algo peculiar que sucede en el transporte manual, se pudo observar que algunos de los cocheros también trabajan como estibadores, estos poseen una dualidad de estructuración laboral (Guiddens, 2001), incluso algunos prefieren trabajar como estibadores porque este trabajo también puede ser tan rentable como ser cochero y también el trabajar como estibador implica horarios convenientes que comienza en la noche y terminan en la madrugada, pero también, hay momentos en la feria que se necesita de

estibadores, por eso el cochero puede sin mucho problemas también ser estibador moviéndose de una modalidad a otra.

Cuadro 12

| Trabaja como estibador (pregunta a cocheros) | Frecuencia | Porcentaje |
|--|------------|------------|
| SI | 6 | 15,4 |
| NO | 1 | 2,6 |
| A VECES | 1 | 2,6 |
| SIN RESPUESTA | 31 | 79,5 |
| Total | 39 | 100 |

Fuente; elaboración propia, entrevistas agosto-noviembre 2013.

Ahora bien, por qué y qué hace que se de estas múltiples disponibilidades. Por una parte está la marcación de la trayectoria laboral de cada cochero, que hace que cada cochero recurriendo a su propio bagaje laboral pueda también seguir trabajando en otras labores (es parte de lo que Villegas indicaba como: *habitus campesino*) y por otra existe otras combinaciones motivacionales y disponibilidades, que a la hora del análisis son difíciles de comprender pero que a continuación se tratara de interpretar.

1.3. Perspectivas laborales marcadas por la Edad

Algo que se pudo observar en distintas conversaciones con cocheros, es que los jóvenes a maduros (en la plenitud de su fuerza de trabajo) hablaban de que tenían otras ocupaciones aparte de ser cocheros. El horizonte laboral que tienen los jóvenes que trabajan en la feria por el SMT, muchas veces tienen acciones contrapuestas, en cierta medida a la de los mayores. Es el caso de los **Kamaneadores**⁷⁶. Muchos de los minittransportistas jóvenes (y maduros) hacen un uso intensivo en la explotación en su jornada de trabajo para acumular un capital, pero realizar esta acción tiene dos connotaciones en el SMT: por una parte el *kamaneador* podría tener un prestigio por ser versado con la carga y por la manera en que explota mejor su jornada, por otra parte el *kamaneador* joven (y maduro) puede ser visto de mala manera (más por los mayores por eso es una acción contrapuesta a la de los mayores) porque se lo podría considerar como ambicioso o acaparador de carga (monopolios en los

⁷⁶ Kamaneador es una palabra propia de la jerga de los transportistas que significa: “recoger el mayor número de cargas” (o como Alemán, 2008; 186, indicaba para el transporte público motorizado: “recoger la mayor número de pasajeros”).

espacios laborales internos). Así mientras los jóvenes y maduros combinaban su trabajo de cochero con otras labores, los mayores por su parte solo se dedicaban a ser cocheros principalmente, esto es lo que refleja el siguiente cuadro:

Cuadro 13

| Tabla de contingencia EDAD * A QUE OCUPACIÓN SE DEDICA MÁS | | | | |
|---|-------------------------------|----------|----------|-----------|
| | A QUE OCUPACIÓN SE DEDICA MÁS | | | Total |
| EDAD | COCHERO | OTRO(S) | S/R | |
| 17 | 1 | 1 | 0 | 2 |
| 21 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 22 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 24 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 25 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 26 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 32 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 34 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 38 | 1 | 1 | 0 | 2 |
| 39 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 41 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 42 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 43 | 2 | 0 | 0 | 2 |
| 47 | 3 | 0 | 0 | 3 |
| 49 | 1 | 1 | 0 | 2 |
| TOTAL DE 17 A 49 AÑOS | 14 | 7 | 0 | 21 |
| 50 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 51 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 52 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 53 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 56 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 57 | 3 | 0 | 0 | 3 |
| 59 | 2 | 0 | 0 | 2 |
| 63 | 2 | 0 | 0 | 2 |
| 64 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 65 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 68 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 71 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 73 | 1 | 0 | 1 | 2 |
| TOTAL DE 50 A 73 AÑOS | 17 | 0 | 0 | 17 |
| TOTAL GENERAL | 31 | 7 | 1 | 39 |

Fuente; elaboración propia, entrevistas agosto-noviembre 2013.

Desde esta perspectiva podemos indicar que el trabajo como transportista manual es un trabajo tanto de **entrada** (es producto de la misma área urbana mayormente) al mercado laboral urbano esto más para jóvenes y maduros, pero también existe una especie de **conclusión laboral** en los mayores. El principio de **horizonte laboral** de los jóvenes en el SMT es buscar otros trabajos; tiene un cierto atavismo de pensar que podrán encontrar trabajos mejores. Si bien en los hechos algunos de los cocheros llegan a cambiar completamente de trabajo, sucede también que muchos vuelven y se mantienen como minitransportistas.

Por ejemplo, se observó e indagó que algunos de los traspasos que se realizan son porque estos compraron sus autos para dedicarse al transporte motorizado público o también porque lograron formar un capital y se dedicaron por completo a otras actividades (comercio, etc.). También se supo que algunos que ingresaban al SMT ya habían sido cocheros y que habían antes vendido su acción, como es el caso de Basilio, un cochero que trabajaba hace más de diez años en la feria. Basilio ingresó hace sólo tres años y volvió a ingresar al sindicato con traspaso, porque hace tres años él había traspasado su acción, la razón, como él dice fue porque tiene sus terrenos en Yungas, pero como sus hijos y su esposa viven en La Paz tuvo que volver.”(Cuadernos de campo 13/09/13).

Por esto que; los jóvenes del SMT tienen un horizonte laboral a mudar de transportista manual a otra actividad, y los mayores a concluirla en este nicho ocupacional urbano.

1.4 Días y Horas de trabajo

El trabajo de transportista manual tiene el beneficio de poder cohabitar (ser compatible con otros) por la temporalidad en que se ejecuta, pero esta temporalidad no sólo es por la compatibilidad con los periodos de tiempos agrícolas (Villegas, 2012) sino que también es compatible con horarios propios de trabajos urbanos formales e informales, dependiendo de los casos a tratarse.

Cuadro 14

| DÍAS QUE TRABAJA CON COCHE | Frecuencia | Porcentaje | Días que mayormente se trabaja en la Feria V. Dolores |
|-------------------------------------|------------|------------|---|
| <i>Todos los Días</i> | 21 | 53,8 | 1-TODOS LOS DÍAS (21) |
| <i>Martes-Viernes</i> | 7 | 17,9 | 2-MARTES y VIERNES, relacionado con otros días (15) |
| <i>Martes-Jueves-Viernes</i> | 4 | 10,3 | 3-JUEVES relacionado con otros días (MARTES Y JUEVES) (7) |
| <i>Jueves-Viernes</i> | 1 | 2,6 | |
| <i>Lunes-Martes-Jueves-Viernes</i> | 1 | 2,6 | 4-LUNES, relacionados con otros días (4) |
| <i>Lunes-Martes-Viernes</i> | 1 | 2,6 | |
| <i>Lunes-Miércoles</i> | 1 | 2,6 | |
| <i>Lunes a Sábado</i> | 1 | 2,6 | 5-SÁBADO, relacionado con otros días (2) |
| <i>Martes-Jueves-Viernes-Sábado</i> | 1 | 2,6 | |
| <i>Sin respuesta</i> | 1 | 2,6 | |
| Total | 39 | 100 | |

Fuente; elaboración propia, entrevistas agosto-noviembre 2013.

Como se dijo líneas arriba la temporalidad en que se ejecuta el transporte manual de mercancías es propicio lo martes y viernes *días que son llamados como días de feria*, días que, en un sentido económico son los más rentables porque hay más demanda del servicio, por el auge de la feria de Villa Dolores. Pero como muestra el cuadro 14, también existe la posibilidad de trabajar todos los días y algunos días más que otros (ver en el cuadro 14 columna; *Días que mayormente se trabajan en la Feria de V. Dolores*), esta variabilidad se relaciona con la variabilidad de los horarios y las edades (ver anexo 9). En general y contrastando con lo que se pudo observar; el **HORARIO** en que se ejecuta el trabajo del transporte manual es a tempranas horas de la mañana⁷⁷. Como se dijo, los estibadores son los que se apropian de este tiempo (aunque claro está que los estibadores prácticamente trabajan desde las 22 PM hasta 6:00 AM aproximadamente) pero también es apropiado por los cocheros (en especial para los jóvenes a adultos) que aprovechan el horario de la madrugada regularmente desde las **3 AM en los días martes y viernes hasta las 7 a 10 de la mañana**. Los mayores por otra parte aprovechan todos los días en trabajar marcando horarios regulares esto puede ser de 6 AM a 17 PM o de 7 AM a 16 PM. Son prácticamente estas dos tendencias las que dominan la temporalidad, pero aquí es importante entender que **la variabilidad de ejecutar este trabajo en cualquier horario ayuda a que se pueda compatibilizar con otros trabajos o actividades**. Así los MiniTransportistas que trabajan a tempranas horas de la mañana y terminan su jornada a horas 7 u 8 am luego podrán pasar a otro trabajo/actividad urbana. Pero esto tiene un marcado aspecto de rentabilidad y reducción (intensiva) o alargamiento (extensivo) de horarios relacionado también con la edad del afiliado y su *razonabilidad* en el SMT.

⁷⁷ Esto tiene que ver con el conflicto por el espacio en la Feria, porque como se señaló arriba: la feria se congestiona terriblemente los martes y viernes y **los camioneros** deben y **hacen llegar sus productos en la madrugada** donde todavía está vacía la feria, es decir los camioneros deben aprovechar esta brecha del tiempo en el espacio al igual que los cocheros.

Cuadro 15

| MODELOS DE INGRESOS y EGRESOS ECONÓMICOS SEGÚN EDAD, DÍAS Y HORAS EN LA FERIA | | | | |
|--|--------------------------|--------------------------|-----------------------|----------------------------------|
| MODELO 1 | DÍAS | HORAS APROXIMADAS | MONTO INGRESO | MONTO EGRESO⁷⁸ |
| ADULTOS DE 30 A 50 AÑOS CON OTRAS OCUPACIONES | Lunes | 7 AM a 12 PM | 50 | 15 |
| | Martes | 4 AM a 12 PM | 150 | 15 |
| | Miércoles | 7 AM a 12 PM | 50 | 15 |
| | Jueves | 7 AM a 12 PM | 50 | 15 |
| | Viernes | 4 AM a 12 PM | 150 | 15 |
| | Sábado | 0 | 0 | 0 |
| | Domingo | 0 | 0 | 0 |
| | Total a la semana | horas 31 | 450 | 75 |
| | Total al mes | días 20 | 1800 | 300 |
| | Liquido Ganable | 1500 | | |
| MODELO 2 | DÍAS | HORAS APROXIMADAS | MONTO INGRESOS | MONTO EGRESOS |
| JÓVENES DE 17 A 30 AÑOS ESTUDIANTES Y OTRAS OCUPACIONES | Lunes | 0 | 0 | 0 |
| | Martes | 4 AM a 15 PM | 180 | 15 |
| | Miércoles | 0 | 0 | 0 |
| | Jueves | 6 AM a 11 AM | 100 | 15 |
| | Viernes | 4 AM a 15 PM | 180 | 15 |
| | Sábado | 0 | 0 | 0 |
| | Domingo | 0 | 0 | 0 |
| | Total a la semana | horas 27 | 460 | 45 |
| | Total al mes | días 12 | 1840 | 180 |
| | Liquido Ganable | 1660 | | |
| MODELO 3 | DÍAS | HORAS APROXIMADAS | MONTO INGRESOS | MONTO EGRESOS |
| MAYORES DE 50 A 80 AÑOS OCUPACIÓN COCHERO | lunes | 7 AM a 17 PM | 50 | 15 |
| | martes | 7 AM a 17 PM | 70 | 15 |
| | Miércoles | 7 AM a 17 PM | 50 | 15 |
| | Jueves | 7 AM a 17 PM | 50 | 15 |
| | Viernes | 7 AM a 17 PM | 70 | 15 |
| | sábado | 0 | 0 | 0 |
| | Domingo | 0 | 0 | 0 |
| | Total a la semana | horas 45 | 290 | 75 |
| | Total al mes | días 20 | 1160 | 300 |
| | Liquido Ganable | 860 | | |

Fuente: elaboración propia en base a observaciones y entrevistas, 2013.

⁷⁸ Cabe recalcar que el cuadro 15, es sólo un modelo referencial, el factor del egreso se ha tratado de realizar bajo una deducción general de los gastos que tienen los cocheros. Comparando con el transporte motorizado el transporte manual como se dijo no gasta en combustible (pero si en el manejo del ciclo de la gestión de la fuerza corporal como se dijo arriba) y tampoco gasta en valores (hoja de ruta) y el egreso por el mantenimiento del medio de trabajo/unidad económica es reducido (se gasta principalmente en mantener en buen estado la llanta) por ello *el principal gasto está: en la alimentación que comprende: desayuno 2 Bs, almuerzo 7 Bs, coca 2 Bs, refresco 2 Bs. pasajes 2 Bs.* Como se dijo se debe tomar este cuadro solo como una referencia y más la variable egreso porque como se vio; este no contempla gastos en el mantenimiento de coche, pago del alquiler donde se deja coche, ni las cuotas que derogan los afiliados al SMT (5 Bs. mensualmente, etc.).

El cuadro 15 es la elaboración de tres modelos basados en casos generales a partir de observaciones y algunas entrevistas. Como es evidente, corre el riesgo de no haber sido elaborado sistemáticamente (no se diseñó preguntas en un cuestionario o un estricto seguimiento de estudios de casos), pero los modelos que se presentan en el cuadro 13 son la aproximación más cercanas a la realidad económica de los cocheros que se pudo obtener⁷⁹.

Así el **modelo uno**, indica que el trabajo de cochero, es un trabajo de madrugada hasta medio día, y es ejecutado por cocheros adultos de lunes a viernes preponderantemente, pudiendo disponer del resto de la jornada a otras labores (es una producción intensiva). Los objetivos de este sector son variables: como Fermín de 35 años, con tres hijos a su cargo y con una deuda en el banco, dedicaba el resto del día a atender su tienda junto a su esposa, donde vendían plásticos. O el Choco que tiene 40 años, cuatro hijos y que también tiene una deuda con el banco, él estaba empleado como seguridad de una empresa constructora por las noches y también se ponía a *taxear* (trabajar de taxista) cuando podía o a veces volver incluso por la tarde como cochero si le daba el tiempo (cuaderno de campo 02/02/14). Este sector está orientado a mantener ambas actividades (cochero y otros) por igual.

El **modelo dos**, se refiere a cocheros que aprovechan la intensidad de la demanda los días martes y viernes (en realidad como se ve, casi todos los modelos lo hacen ya, que por

⁷⁹ Espero que posteriores investigaciones sobre este sector puedan escudriñar de manera más sistemática este aspecto, por las limitaciones de los objetivos que se han planteado en esta investigación y por lo hermético que resulta recolectarla, lo único que se pudo hacer para realizar este cuadro es acudir a mi experiencia por la observación participante que hice y algunos comentarios y preguntas sueltas sobre este tema dirigidos a afiliados del SMT registrados en el cuaderno de campo. Es así, que se pudo saber que desde las 4 de la mañana hasta las 9 (los días **martes y viernes**) se podía hacer un promedio de 150 Bs. esto dependiendo de quién lo realiza, es decir: si era un joven, si tenía caseras y si dominaba las técnicas de traslado. Sobre los otros días sólo se pudo tener experiencia directa en los tramos finales del trabajo de campo, esto con el día **jueves** y en menor medida los **lunes** que por la época de enero a abril es casi igual de rentable que los días martes y viernes porque llega mucha carga de Viscachani y Achacachi al Faro de Murillo.

Otro aspecto relacionado que vale tomar en cuenta, es que los minittransportistas al interior de la feria **tienen fama** (con las vendedoras/qhateras más que todo) **de tener altos ingresos** esto porque algunos cocheros “si ganan mucho” y son jactanciosos sobre este aspecto. Así resulta que en las últimas reuniones del directorio de turno (2013) llego esta opinión formada dentro la feria y causo problemas ya que muchos de los cocheros tienen esposas que son vendedoras, y ellas fomentadas por esta corriente de opinión reclamaban a sus maridos cocheros que les den más dinero. El SMT en posteriores reuniones adopto la posición de que los afiliados no se alaben de lo que ganan ya que no todos ganan por igual y esto acarrea problemas.

excelencia son los días de bonanza como repetidas veces se ha dicho). La explotación por este sector es intensiva y extensiva a la vez, porque como este sector solo trabaja estos días (martes-jueves-viernes) preferentemente, debe acumular una renta que le pueda co-sustentar sus otras actividades. Este sector está compuesto por jóvenes en su mayoría que podrían tener los objetivos de financiarse estudios o empezar a formar capitales para otras actividades (como se puede observar es el sector que más alto ingreso puede llegar a tener y en menor tiempo porque explotan su fuerza física en ímpetu). Por ejemplo, Julián de 24 años, es estudiante de la carrera de Lingüística de la UPEA y como él dice, sólo trabaja los martes y los viernes y los demás días los dedica a sus estudios. Lo mismo pasa con Evaristo, también de 24 años, que solo trabaja los martes y viernes para dedicarle los demás días a sus estudios ya que él está estudiando ingeniería comercial en la UPEA (Cuaderno de campo 15/02/14). Se podría decir que este sector ve como una actividad suplementaria o marginal el trabajar como transportista manual, porque sus actividades principales las tienen pensadas para estar en otros trabajos o actividades aunque en el actual momento no tengan acceso a ellos⁸⁰(son conocidos como los que se irán del SMT, es decir, harán probablemente su traspaso).

El **modelo tres**, está compuesto por un sector que ejecuta el trabajo sólo como cochero predominantemente, es decir que no tiene otra actividad aparte de ésta y su producción es extensiva pero no intensiva, ellos trabajan de lunes a viernes y sus horas son más alargadas que los otros modelos, porque el ritmo que le imprimen debe ir según la gestión de su fuerza de trabajo que va menguando (mayores). Si bien sus ingresos son los más bajos, éstos no pueden ser los únicos, se sabe que algunos de los cocheros gozan de pensiones por “x” motivos (por ejemplo la pensión estatal llamada “renta dignidad”). Como ellos solo desarrollan el trabajo de cochero, no tienen probablemente pensados ni realizan otros trabajos (son los que muy probablemente concluirán su trayectoria laboral urbana en el SMT).

Ahora bien, haciendo un análisis de éstos acápites y teniendo en cuenta, en primer lugar la edad del minittransportista se puede deducir su trayectoria y perspectiva (horizonte) laboral.

⁸⁰Habría aquí citar el caso de Eliseo que consiguió trabajo como secretario en el ministerio de educación por el capital social que había acumulado por ocupar el cargo de Secretario ejecutivo de la FTC, ahora él tiene la actividad principal de secretario y el trabajo como cochero ahora es marginal (esto se verá en el cap. IV).

También se podrá distinguir la temporalidad de su trabajo, la rentabilidad como su razonabilidad. La **diversificación laboral (aparte de ser cochero tener otro trabajo o actividad)** a partir del SMT, responde a distintas causas: a nivel macro, se puede decir que se da por la nueva dinámica del mercado de trabajo, porque las dobles actividades/trabajos significan más ingresos que cubren la subsistencia y aspiraciones del trabajador (y su familia). Esto quizás no sea nuevo, lo que aquí se trata de enfatizar es que las organizaciones que operan en un sector “informal” tal el caso del SMT, se consideraban, por así decirlo, en áreas laborales desdeñadas donde laboraban individuos inconexos (parias), demuestran que contrariamente a ese estereotipo, que: *el SMT funge orgánicamente como bastión de protección (refugio)* para resguardar el trabajo como cochero en un área de trabajo altamente rentable (y por esto codiciable) hasta cierto punto siendo que los tejidos de las distintas redes que fluyen en el SMT tienen un coto y es que existe un enunciado ético que el SMT como se dijo: “*es un lugar para los que no tienen*”, es decir si hay algunos aprovechándose más que otros (aprovechándose de los que no tienen) estos son mal vistos. Por estas restricciones y por la misma limitación que impone el ímpetu temporal de la demanda en la feria, (hay días que son malos en la feria y sólo da cabida a que algunos nomas *kamaneen*) es que los cocheros también deben diversificar su trabajo u ocupación, es decir: al no poder monopolizar a la organización y tampoco poder sacarle más a la demanda de su servicio que la misma feria ofrece, algunos cocheros combinan el ser minitransportista con otras actividades. Aquí es necesario entender que el SMT puede ser el centro de atracción y tener satélites ocupacionales o laborales y viceversa. El SMT puede ser una base sólida de rentabilidad en el que se anexionan otros trabajos marginales o también los otros trabajos pueden ser su base sólida de rentabilidad y el SMT simplemente ser marginal o estar en igualdad de importancia de mantener ambos trabajos. En el SMT es posible que se formen redes sociales internas que vayan monopolizando algunos espacios dentro de la organización, pero esto es más por un sentido de rentabilidad-disponible y no de un monopolio administrativo, porque como ya se dijo las decisiones trascendentales en el SMT se toman en conjunto (asambleas) y si bien hay vectores internos de influencia en el SMT por parte de redes sociales internas estas sólo se apoyan para lograr algún beneficio parcial (por ejemplo el ingreso de otros familiares al SMT o que algún familiar interesado abogue por otro familiar afiliado en caso de algún

conflicto interno). En el SMT tal vector no llega a influenciar completamente a toda la colectividad para los intereses solo de la red social en cuestión, así es casi inimaginablemente que una red social tome el total poder del SMT.

En el SMT también se tiene una funcionalidad de seguridad laboral, para que desde ahí se pueda expedicionar bajo una lógica interna a otras aéreas de trabajo dependiendo de cada minittransportista y sus posibilidades. El SMT también funge como receptor de trabajadores expoliados de un mercado laboral urbano competitivo, tal es el caso de las personas mayores.

Con lo que respecta a las trayectorias laborales de los trabajadores del SMT, desde el punto de vista del mercado de trabajo urbano, se puede indicar que el mercado de trabajo urbano si bien anteriormente atraía a sus aspirantes (importados de las áreas rurales) ahora genera a sus propios aspirantes, es decir, que si las anteriores generaciones de migrantes rurales tenían la aspiración de ingresar al mercado de trabajo urbano previa facilidad de trabajar como transportista manual, ahora esto no es tan fácil, ya que para eso ese migrante rural campesino tendría que contar con ciertos capitales de los cuales está en desventaja con la población laboral de aspirantes urbanos. Esta transición y cambio es la que se expresa y se repite en los cuadros expuestos. Sin embargo, la mentalidad de las nuevas generaciones urbanas de transportistas manuales está orientada a transitar hacia otras actividades urbanas pero también pudiendo ejecutar actividades paralelas como las de estudiante y otra labor.

Es precisamente toda esta visión compleja la que se quiere comprender indicando que la organización del SMT funge como un refugio laboral. Éste bastión tiene las características de preservación (defensa), incursión y conclusión laboral de los movimientos de trabajadores en un mercado de trabajo urbano cada vez más cambiante e inestable.

Precisando el término de refugio laboral en este trabajo, se tuvo siempre la idea de partir del principio de entender al SMT como un sector aislado, no por decisión propia, sino por estar invisibilizados; esto vale por concepciones del mercado de trabajo y tanto por instituciones estatales o no estatales. Las nuevas generaciones de transportista manuales tienen una alta dinámica de transferir sus acciones para pasar a otra actividad, pero a partir de tener el trabajo de cochero. Los adultos son menos propensos a transferir sus acciones y

prefieren conservarla para protegerse del desempleo, teniendo un ingreso estable; pero al mismo tiempo teniendo actividades paralelas, por último muchos de los cocheros esto en los mayores llegan después de haber transitado otras ocupaciones y vienen a concluir su trayectoria laboral como MiniTransportistas. Por todo estas situaciones y otras es que el SMT podría considerarse como un refugio laboral, no por la cantidad que podrían trabajar o si tienen o no actividades paralelas o cuánto le dedican más a una u a otra, o si sus rentabilidad sea mayor a otras actividades, sino que el SMT sirve como una coraza laboral estratégica.

La razonabilidad del transportista manual es el conocimiento de que ser MiniTransportista es una actividad en la cual se puede generar recursos económicos, pero aquí cabe la pregunta si estos recursos económicos son suficientes para cubrir los objetivos (motivación) de cada afiliado. La rentabilidad que puede lograr cada cochero está condicionada a la edad (en un aspecto de condición física), a la red de caseritas que pueda tener, al tiempo en que explota su trabajo, deudas contraídas, y al horizonte laboral u ocupacional que se ha trazado, etc.

1.5 El SMT y el transporte manual no solo es para hombres

Se pudo averiguar muy poco sobre las MiniTransportistas del SMT, como se verá en el cuadro 14, existen dos mujeres minitransportistas que son trabajadoras activas en la feria de Villa Dolores. Tal es el caso de una de las MiniTransportistas que quedando viuda, había llegado a ser cochera debido a que su esposo falleció y ella realizó la misma actividad. Por otra parte, el caso de la otra minitransportista, se sabe que ingresó porque el esposo (cochero por ese entonces) la había abandonado con los hijos y ella se puso a trabajar como cochera. Como no se pudo entrevistar directamente a las minitransportistas del SMT no se puede decir casi nada sobre ellas, pese a ello, en la observación se pudo evidenciar que ellas, al igual que los varones del SMT, utilizan todos los elementos del MiniTransportista para el trabajo de la producción de la circulación de mercancías en la feria. Ahora bien, se puede decir que el trabajo de transportista manual no está “destinado” exclusivamente a los

hombres y que la presencia de las mujeres en el SMT se debe a las nuevas condiciones del mercado de trabajo en la ciudad de El Alto.

Cuadro N° 16

| SEXO TOTAL GENERAL | | Frecuencia | Porcentaje |
|--------------------|----------|------------|------------|
| | Válidos | 194 | 97 |
| | Perdidos | 6 | 3 |
| | Total | 200 | 100 |
| SEXO | | | |
| | | Frecuencia | Porcentaje |
| Válidos | HOMBRE | 192 | 98.97 |
| | MUJER | 2 | 1.03 |
| | Total | 194 | 100 |

Fuente: elaboración propia, 2013.

2. PERFIL SOCIOCULTURAL

En el SMT y en general en el transporte manual es difícil hablar de etnia, porque esto acarrea subjetividades encontradas, que bien pueden ser utilizadas como detrimento del sector o para conseguir favores. Como indica Wanderley, existe una dinámica para construir lo étnico y no sólo es tratable bajo una dicotomía indígena y no indígena, pero para poder tratar lo étnico operativamente se puede apelar a la indagación de la auto-identificación y el idioma (Wanderley 2009:27). En este acápite para tratar de indagar el matiz cultural que se presenta en el SMT, se examinó el *lugar de origen (nacimiento)* y el *idioma* que se usa en interacciones cotidianas y extraordinarias, esto para tratar de hilvanar la historia cultural de los afiliados en su constante dinámica.

Cuadro N° 17

| LUGAR DE NACIMIENTO-Cocheros/MiniTransportistas | | | |
|---|------------------------------|----------|------------|
| N° | PROVINCIA -DEPARTAMENTO | CANTIDAD | PORCENTAJE |
| 1 | Camacho-La Paz | 25 | 23,58 |
| 2 | Murillo- La Paz | 18 | 17 |
| 3 | Omasuyos- La Paz | 12 | 11,3 |
| 4 | Pacajes- La Paz | 10 | 9,49 |
| 5 | Ingavi- La Paz | 9 | 8,49 |
| 6 | Larecaja- La Paz | 5 | 4,7 |
| 7 | Los Andes- La Paz | 5 | 4,7 |
| 8 | Aroma- La Paz | 4 | 3,8 |
| 9 | Bautista Saavedra- La Paz | 4 | 3,8 |
| 10 | Loayza- La Paz | 3 | 2,8 |
| 11 | Inquisivi- La Paz | 2 | 1,88 |
| 12 | Muñecas- La Paz | 2 | 1,88 |
| 13 | Achacachi- La Paz | 1 | 0,94 |
| 14 | Caranavi- La Paz | 1 | 0,94 |
| 15 | Gualberto Villarroel- La Paz | 1 | 0,94 |
| 16 | Manco Kapac- La Paz | 1 | 0,94 |
| 17 | Sajama- Oruro | 1 | 0,94 |
| 18 | Bolivar-Cochabamba | 1 | 0,94 |
| 19 | Cercado-Oruro | 1 | 0,94 |
| | TOTAL | 106 | 100% |

Fuente: Elaboración propia en base a 106 datos obtenidos; abril 2013 - mayo 2014.

Como muestra el cuadro 17, en el SMT se pueden notar distintas procedencias de origen y afiliados como Vitaliano Mamani que vino a la Ciudad de La Paz a los 12 años de edad, desde la Provincia Larecaja (Dpto. de La Paz), trabajó primero en el transporte motorizado como ayudante posteriormente tuvo otros trabajos, hasta llegar a la feria a trabajar con triciclo. Así mismo, cuando se le preguntó si conoce a compañeros (afiliados) de su mismo lugar o paisanos, dijo que no conoce a ningún paisano, pero que sí hay un compañero de la misma provincia (Larecaja). Cuando se le preguntó si conoce compañeros del sindicato que correspondan a otras provincias, dijo lo siguiente *“aquí hay compañeros de todos los lugares, somos de las veinte provincias de La Paz”*. Otro aspecto que se le preguntó es sobre la lengua que habla, y respondió que habla castellano pero que: *“(…) muchos compañeros en las asambleas hablan aymara, cuando toman la palabra, creo que sería más fácil y mejor hablar en aymara todos”* (entrevista realizada a Vitaliano Mamani 21/11/2010). Faustino Rojas por su parte indica que es de Warista, él vino cuando era pequeño, trabajaba junto con su padre de albañil y que después vino a cargar en la feria. También habla aymara.

En la literatura incipiente acerca de los cargadores se trató la asociación de cargador igual a migrante-aymara o perteneciente a otro grupo “migratorio-étnico” como una relación intrínseca e inmóvil (Saenz 2008; Moscoso 1985). Si bien resulta de manera simple decir que todos los que trabajan en el transporte manual, son migrantes-aymaras o pertenecientes a otros grupos étnicos, se debe tomar en cuenta que esta generalización puede ser utilizada para legitimar políticas prebendalistas (véase cap. IV). Lo que se pudo observar en los distintos momentos del trabajo de campo, es que los minittransportistas, tienen una fuerte preeminencia étnica aymara, algunos cocheros en conversaciones cotidianas las desarrollan en lengua aymara y castellano secundariamente, en las reuniones y asambleas del SMT se habla en lengua aymara y el castellano de manera combinada sin darle mucha importancia para establecer una lengua oficial. Cuando se realizan eventos sociales como el festejo del aniversario se maneja palabras como: *ayni*, *kumunta*, *apthapi*, etc. Al termina un campeonato se festeja con *tarqueada*, muchas veces se maneja de manera sinónima autoridad con dirigencia. Todos estos aspectos develan un origen abigarrado (Rivera, 2010; Zavaleta, 2008) más que una generalización étnica a secas.

Aunque se podría decir que los Minittransportistas tienen un perfil sociocultural andino-aymara en su mayoría, esto se debe tomar con pinzas cuando se lo utiliza con respecto a la jornada y temporalidad del trabajo que realizan. Cuando se habla de temporalidad del trabajo es cuando se está refiriendo a que los cocheros son trabajadores permanentes en su mayoría, aunque esto no excluye el que puedan volver a su comunidad, pero esto no quiere decir que se obedezca determinantemente a ciclos agrícolas de sus comunidades necesariamente.

El cuadro siguiente muestra aquello, pero con una tendencia también marcada de laxar los lazos con el lugar de origen.

Cuadro N°18

FRECUENCIA DE RETORNO AL LUGAR DE ORIGEN

| TIENES TU PUEBLO, CUANTAS VECES VAS | | Frecuencia | Porcentaje |
|-------------------------------------|----------------------------|------------|------------|
| Válidos | SI-(seis veces al año) | 1 | 2,6 |
| | SI-(quincenal) | 1 | 2,6 |
| | SI-(emergencia) | 1 | 2,6 |
| | SI-(dos veces a la semana) | 1 | 2,6 |
| | SI-(en fiestas) | 1 | 2,6 |
| | s/r | 1 | 2,6 |
| | SI-(una vez al año) | 1 | 2,6 |
| | SI | 1 | 2,6 |
| | SI-(cuatro veces al año) | 1 | 2,6 |
| | SI-(una vez al mes) | 1 | 2,6 |
| | SI-(ocho veces) | 1 | 2,6 |
| | SI-(tres veces al año) | 2 | 5,1 |
| | SI-(semanal y mensual) | 2 | 5,1 |
| | SI-(semanal) | 3 | 7,7 |
| | SI-(visita) | 4 | 10,3 |
| | SI-(dos veces al año) | 4 | 10,3 |
| TOTAL | SI | 26 | 67,1 |
| | NO | 13 | 33,3 |
| | Total | 39 | 100 |

Fuente: Elaboración propia en base a 106 datos obtenidos; abril 2013 - mayo 2014.

El tratar de pensar que todos los transportistas manuales son migrantes y sus trabajos son temporales (trabajadores de paso) tiene un doble sentido de justificar políticas dirigidas a este sector; por una parte al decir que son migrantes aymaras y obedecen a lógicas de trabajadores nómadas⁸¹ es orientar una lógica asistencialista fugaz y poco seria a esta población objetivo como lo hacen algunas instituciones (véase cap. IV). También existe una forma solapada de no tomarlos en cuenta seriamente porque se los ve como a un grupo de fuerza de trabajo marginal-temporal destinados a su extinción natural por el progreso.

Si bien, en el anterior cuadro (15) se muestra al mismo tiempo un aspecto que antes no se había tomado con respecto al transporte manual. Por un lado la población del SMT en su mayoría provienen de provincias que se podrían considerar como “rurales”, el mismo cuadro muestra que parte de la población de los transportistas manuales del SMT provienen de la provincia Murillo lugar de la mancha urbana más densa y extensa del Departamento de La Paz.

⁸¹ Como si la cosmovisión andina establecería dogmáticamente que todos los trabajadores pertenecientes a este pensamiento fueran taxativamente nómadas, esto es en parte a lo que se indica como estigma.

Cuadro N° 19

| PROVINCIA MURILLO | | |
|---|------------|------------------------------------|
| MUNICIPIO-PROVINCIA-DEPARTAMENTO | FRECUENCIA | PORCENTAJE AL 100% DEL TOTAL DE 18 |
| Nuestra señora de la paz-murillo-la paz | 11 | 61,5 |
| Pucaya-murillo-la paz | 2 | 11 |
| Quillviri-murillo-la paz | 2 | 11 |
| Comutuaya-murillo-la paz | 1 | 5,5 |
| El Alto-murillo-la paz | 1 | 5,5 |
| Millachuchanca-murillo-la paz | 1 | 5,5 |
| TOTAL | 18 | 100 |

Fuente: Elaboración propia en base a 106 datos obtenidos; abril 2013 - mayo 2014.

El cuadro 19 se elaboró a partir de 18 afiliados que indicaron ser de la provincia murillo, pero se enfatizó en la pregunta para saber quiénes de la provincia murillo son pertenecientes realmente a la mancha urbana. Así se puede mostrar que más del 50% son de la ciudad de La Paz (municipio de La Paz). Es claro que en términos generales la migración interna en Bolivia tiene una dinámica intensa, y el sector laboral como el del transporte manual es producto de aquello, pero hoy debemos desestructurar esa premisa y ver los reales movimientos que se producen en el mercado laboral urbano y las migraciones internas.

CAPITULO V. *Digan lo que digan, todo por el Sindicato*

En el presente capítulo se abordará el proceso de conformación de la identidad del transportista manual en el SMT y su relacionamiento con otras instituciones. Se partirá narrando dos acontecimientos representativos que ocurrieron el año 2009, los cuales son; el día del paro y el día de la marcha del carretonazo. En ambos acontecimientos se puede ubicar los mecanismos por los cuales el SMT puede realizar acciones colectivas efectivas (como lo hace con la posesión de su área de trabajo) que al mismo tiempo son el producto de haber construido y estar construyendo una identidad laboral propia. Dada la densidad de ambos acontecimientos y para no romper ni entorpecer el hilo de la descripción etnográfica las explicaciones analíticas vendrán por separado al terminar la narración de ambos acontecimientos.

“La marcha del carretonazo”

El día del paro

El viernes 19 de Junio 2009, fue el paro del transporte público en la ciudad de El Alto a convocatoria de la Federación Andina de Chóferes 1ro de Mayo (FACH), y como el SMT está afiliado a la FACH, tuvieron que apoyar el paro, y pararon sus actividades desde las 10:00 am hasta las 16:00 pm.

*En este paro Nicolas Yujra (Strio. Gral. 2009) anuncio que hay una convocatoria para el lunes de la nueva Federación: **“hay una federación de nosotros, netamente de nuestro gremio. Esta Federación va traer grandes beneficios, desde que hemos fundado el sindicato habido está idea de mostrarnos al gobierno como también a la sociedad... Ahorita estamos apoyando a la Federación de Chóferes, hasta ahorita tal vez no habido beneficios compañeros, tal vez estamos por recibir. Con la nueva Federación vamos tener un apoyo directo... La federación de verdad nosotros somos la mayoría compañeros, nosotros somos la más grande compañeros, la ayuda que va llegar va a ser a nosotros primero”**.*

*Vitaliano delegado a la FACH, expone el tema de la **computadora** que no llegó al SMT...*

*Benigno dijo que hay que organizarnos bien, **“hay que ir, pero que no nos engañen compañeros”**. N. Y. continúa y dice **“La marcha compañeros es para hacernos conocer con el público... Para eso el día lunes ya pues un poquito se va darse cuenta el compañero Evo Morales ¡pucha estos compañeros están sufriendo aquí, por lo menos hay que dar un pedazo de pan! La jubilación al año ya tenemos que entrar con el Gobierno tenemos que ver cuánto tenemos que aportar”** Entre Vitaliano y N.Y. hablan de la forma que se quiso acceder a una jubilación por medio de la Federación 1ro de Mayo y no se pudo”.*

*Ahora se delibera como se irá a la marcha: Benigno dijo: **“con los uniformes bien lavaditos, nuestro sombrerito más”**, también se acuerda llevar 10 coches y tarqueda.*

*N.Y. dice **“va haber fichas eso se va informar en la reunión, esta anotado en el cuaderno, vamos a tomar la medida de nuestro reglamento interno, en nuestro cuaderno dice quien ha asistido ...”***

*Unos afiliados acaban de llegar con unos paquetes de bebidas de cola (los llamados t'ejos) se aproximan donde se encuentra N.Y. y N.Y. dice con voz autoritaria, represiva **“Estos compañeros estaban trabajando y otros aquí”** (se refiere a que estos socios no asistieron desde un principio al*

paro ni a la reunión y que ahora se están incorporando). Entre los que llegaron habla un afiliado y dice, “estábamos trabajando, teníamos que descargar sí o sí. Entonces también aquí esta nuestro cariño” N.Y. le dice “que complete” para que se pueda repartir a los sectores.

Al terminar de repartir los paquetes de soda por sectores y con la conclusión de las listas, todos se dispersan reagrupándose por sectores. Es el fin de la reunión y el paro.

El día de la marcha

Hoy es lunes 22 de junio de 2009 día de la marcha del carretón. La concentración es en la Multifuncional de la Ceja de El Alto, son las 9:00 am. Hay mucha gente aglomerada con overoles de color amarillo, azul, otros sin overoles, los del SMT parecen ser la mayoría vestidos de overol verde. Se percibe aun la mañana fresca, se ve que muchos afiliados traen su overol limpio, da una impresión de verse nuevo.

Miro alrededor veo a unas personas haciendo carteles. Ellos están vestidos de parcas azul oscuro con un bordado que dice: “Machaqa Amawt’a” (MA). 9:20 aproximadamente en la concentración hay alrededor 300 a 500 personas de diferentes asociaciones.

Después de que se hizo una waxt’a a eso de las 9:30 los transportistas manuales comienzan a tomar la avenida Naciones Unidas (camino viejo). Las columnas se empiezan a armar, la primera fila lleva una tela larga donde está escrita: “Federación de Trabajadores con Carretón (FTC)”. El SMT que se encontraba atrás sube a la primera fila de la columna.”

Las funcionarios de M.A., una vez que avanza la marcha ponen los carteles en los coches que están a la cabeza, en estos carteles hay frases como: “por derecho a la salud”, “por un seguro de salud”, “para que nos conozca la sociedad”, etc. Cuando hablo con una funcionaria de M.A. Pregunto qué colaboración les brindan. Ella dice “solo de organizarlos, ellos se movilizan ahora están pidiendo acceso al seguro de salud”. Le preguntó sobre el Tejar y ella me dice que “el responsable es Germán Cáceres”.

Continúa la marcha, calculo las 10 de la mañana. Los SMT trajeron la música (tarqueada) a medida que caminamos se organizan y comienzan a tocar, la música acompaña a la marcha. Bajamos por el camino viejo antes de llegar a la Kollasuyo. Paulino del SMT recuerda que deben decir: **“solamente nosotros queremos mostrarnos ante la sociedad, entre las autoridades que nos vean trabajar... no nos conoce nadie... nadie se acuerda... eso van a decir compañeros ya...”**

Caminando veo estandartes que dicen “Asociación de Estibadores Abaroa y Bustamante fundado en 1985”, “Asociación de Estibadores Uyustus fundado en 1999”, “Asociación de Estibadores en Carritos Móviles Unión Gran Poder fundado en 1993 La Paz-Bolivia”, “Asociación de Transporte 16 de Julio Sector...” “Sindicato de Minitransportes de Carga Manual, Estibadores y Serenos...”

A medida que continúa la marcha el día se calienta, se escucha la música de la tarqueada que se entremezcla con un aire de regocijo y mareo. Llegamos al Prado y las voces en medio de la marcha se multiplican, se repiten los ¡vivas al sindicato y la federación de trabajadores con...!. La marcha es presa de las miradas, que nos miran con extrañeza. Nuevamente hace eco una voz de entre la marcha dice “compañeros que viva nuestro presidente Evo Morales...”.

Nos encontramos cerca a la Plaza del Estudiante y las zampoñas, bombo tambores y tarkas sonaron más fuertes, las voces y los petardos se oyeron con más persistencia, nos dirigimos hacia el edificio del Ministerio de Salud que esta la frente de la Plaza del Estudiante. Entra un grupo al Ministerio de Salud y Deportes (MSyD), adentro del ministerio al fondo del salón se encuentran el ministro Ramiro Tapia y otros funcionarios. Son la 12:12 aproximadamente, una vez que todos se pusieron en orden, hizo intervención por el micrófono el “coordinador” del MSyD, llama a José Luis Alvarez⁸² quien en el podio dice: “... Quizá haciendo una reseña histórica de todos mis

⁸²José Luis Alvares estaba vestido con un sombrero tejido de color amarillo claro, un pantalón de tela verde y una chamarra café claro y una camisa por dentro. Se veía delgado de uno 35 años y una estatura 1.65 metros.

hermanos señor ministro, usted, verá que: somos gente humilde, gente sacrificada, personas que hemos dado gran parte de nuestra vida, para servir a la sociedad en situaciones extremos, en situaciones en que nos hemos sentido olvidados, de parte quizá de anteriores autoridades que han manejado nuestro país, hoy, queremos pues reivindicarnos ante la sociedad y ante las autoridades gubernamentales que nosotros existimos, que nosotros hemos estado más de 30 años, como un sector en riesgo, porque no recibíamos atención médica, nosotros no recibíamos de ninguna ente que sea del gobierno...

También quiero indicarle señor Ministro que nosotros, hemos sufrido bastante porque nosotros para ser dignos no hemos podido quizá unos instrumentos de trabajo adecuados para que nosotros podamos trabajar, hoy en día estamos si o si trabajando día a día, pero que, con esa gran discriminación de la sociedad con esa humillación hasta hay veces nos dan, como si nosotros no fuésemos nada...

Nosotros y cada uno de nuestros compañeros que trabajamos en este gremio, ya algunos muy cansados, algunos compañeros con grandes enfermedades como con tumores, algunos con cáncer, algunos compañeros ya muy enfermos de los pulmones... anteriormente le indicaba señor ministro que no hemos tenido esos apoyo de ninguna institución, pero hoy nos sentimos felices, contentos.

Quizás hoy queridos hermanos también indicarles a todos ustedes que los objetivos que nos hemos trazado como federación, ya lo estamos dando gran fruto, estamos trabajando también por todos ustedes queridos hermanos. Señor ministro quizá para concluir... queremos nombrarle como miembro honorario de nuestra federación (...)

Pasada esta intervención el coordinador anuncia los puntos del convenio, que consisten en realizar 4 exámenes médicos: 1-Prueba a la detección de diabetes, 2-Prueba de función renal, creatinina y proteínuria, 3-Rayos" x, B AB tórax", 4-Examen de vasiloscopia para la detección de la tuberculosis (ver anexo 5).

El ministro del MSyD Ramiro Tapia después de firmar el convenio con el Secretario Ejecutivo de la FTC, toma la palabra y dice; "(...) esta firma de convenio que realizamos el día de hoy, es el paso inicial que vamos a dar para que ustedes tengan lo que dice nuestra nueva CPE el acceso universal a la Salud, que no solamente ustedes sean beneficiario de los exámenes que estamos mencionando, sino que también sus familias este protegida y tenga un apoyo de Salud, por eso hemos invitado el día de hoy a distinguidos compañeros que trabajan con nosotros, al Director Nacional de Salud al Dr. Calani, Al Director de Epidemiología, porque conjuntamente con ellos más la Dra. Ana Claudia Pacheco vamos a trabajar conjuntamente para integrarlos en que tengan acceso universal a la salud.

(...) cuando hablábamos con su dirigente José Luis Alvares nos habíamos olvidado de ustedes de la gente más humilde, ustedes también realizan su trabajo digno recogiendo maletas, recogiendo material. Ahora mismo les vamos entregar el material de protección y el material de seguridad, son los barbijos, son los guantes. Además esta nuestro director de Epidemiología que le hemos invitado a esta reunión porque el material que nos llegue de la OPS o el material que vamos adquirir el ministerio de acuerdo con la complejidad que tengamos en la epidemia también les va llegar a todos y cada uno de ustedes a los más de 400 compañeros que son (...)

Pasada esta intervención el coordinador anuncia al Viceministro de Coordinación con Movimientos Sociales Sacha Llorenti quien dice: "... antes en la plaza Murillo solo entraban algunos, ahora queremos que sea la casa de todos. Lamentablemente no se ha podido llegar porque teníamos una movilización y la información que teníamos era que iban aprovechar que ustedes iban a entrar para hacernos problema. Pero quiero manifestarles un compromiso para que no solo lleguen a la plaza Murillo, para que juntos nos encontremos con nuestro Presidente, Vicepresidente en el Palacio de Gobierno que es la casa de ustedes (aplausos), vamos a trabajar para que ese encuentro sea a la brevedad posible".

Salimos del salón y nos situamos a la puerta del Ministerio de Salud. En este lugar habían armado improvisadamente un escenario con un micrófono en medio y parlantes por los costados. En este

escenario se encuentra el Ministro Tapia, él tiene una especie de corona de flores en su cuello al igual que el Viceministro Sacha Llorenti, estos fueron agasajados y felicitados por el representante de la FTC y MA. En este lugar hay muchos periodistas así como algunos canales de televisión que han ido llegando. El Secretario Ejecutivo del FTC José Luis Alvares con una guirnalda al cuello y mixtura sobre su cabeza comienza con los discursos, después le sigue el Ministro Tapia al terminar su intervención le sigue el Vice-ministro de coordinación con Movimientos Sociales Sacha Llorenti, él dice lo siguiente en su discurso: **“(..)Yo recuerdo que el 96 por ejemplo, tal vez los mayores se acuerden, cerca del cementerio, un compañero cargador fue asesinado durante el gobierno de Sánchez de Losada (...) Gracias a la revolución democrática y cultural está llegando a cada familia, decimos adentro, que levante la mano que reciben la renta dignidad, varios hermanos, hermanas allá hay uno, allá hay otro, que reciben la Renta Dignidad, sus hijos que reciben el bono Juancito Pinto, las mujeres que ahora reciben el Bono Juana Zurduy, cuántos de ustedes por ejemplo han sido alfabetizados por el Programa de Alfabetización”.**

Después de esta última intervención, la gente se dispersa. Los periodistas entrevistan a uno y otro dirigente (los periodistas asedian al dirigente de la FTC y también daba entrevistas el representante de MA Germán Caceres, así como otros “carretoneros) y a las autoridades de gobierno”. Luego todos nos dirigimos a la Plaza del estudiante, ahí había unos paquetes de refrescos (bebidas de cola) acomodados unas sobre otras, en forma de regalo. En la plaza del estudiantes todos los marchitas hicieron una reunión y tomo la palabra un señor representante de MA dijo; **“Queremos felicitar a la directiva de la Federación en carretones de la ciudad de La Paz y EL Alto de La Paz y las provincias. Nos sentimos muy complacidos de que hoy públicamente los hermanos y las hermanas trabajadoras nos hemos hecho conocer como parte de esta sociedad... Hasta ahora socialmente no nos conocían, nos explotaban, nos abusaban, ahora, públicamente ustedes y todos somos parte de la sociedad... (aplausos). Quiero felicitar también principalmente al grupo 15 de Febrero, a partir de este grupo ha nacido esta organización de la federación departamental de trabajadores.**

Hermanos ustedes son dignos, ahora todos vayamos a organizar una Confederación Nacional para que todos nos conozcan como gentes... Hermanos quiero a nombre de la Federación Machaca. Germán que ha sido un compañero nuestro. En nombre la fundación Machaq hermanos, quisiéramos que compartamos juntos también este momento. Hermanos sírvanse José Luis... (los refrescos en paquetes amontonados que eran entre 18 a 25 en la Plaza del Estudiante era un presente de MA, y se fueron repartiendo a las distintas organizaciones de la FTC)”

A continuación de este discurso se pone un mantel en el piso y allí se pone comida en forma de apthapi que los transportistas manuales trajeron en sus mochilas. El tumulto continúa entre tomar refrescos, comer helados, acompañados por la música de la tarqueada. Los Transportista Manuales ríen y conversan entre sí. El sol está bajando en el cielo azul y sigue haciendo mucho calor, típico de los meses de invierno en La Paz, calor y frío duros.

Al despedirme de las personas con las que converse y que conozco los encontré en apuros conversando sobre los preparativos para marcharse a sus lugares de trabajo (Fausto me dijo que los coches que llevaron a la marcha se iban a volver en automóvil ya que MA se había ofrecido a dejarlos de los lugares que habían venido).

1 ASPECTOS DE LA ORGANIZACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE LA IDENTIDAD DEL MINITRANSPORTISTA

1.1 Permanencia y Fuerza Organizacional; Asistencia, Faltas y Permisos.

“Somos la mayoría”

Las asambleas del SMT se efectúan regularmente una vez al mes y si las circunstancias lo requieren puede convocarse a reunión más de una al mes (asambleas de emergencia). Lo que significa que el SMT tiene una fuerte conciencia de presencia y regularidad no solo en el área de trabajo, también en un sentido de *mantener su ser social* a partir de la presencia obligatoria e internalizada desde los afiliados a reuniones y participaciones colectivas. Para que exista y tenga fuerza el sindicato debe tener una fuerte unidad, que se traduce en el control estricto de las listas que significa asistencia de los afiliados a todos los actos como reuniones, asambleas, etc. (la **asistencia en el SMT asegura su existencia** aquí, ahora y en el futuro).

El SMT tiene una estructura de control fuerte que desde el directorio se extiende hacia los afiliados y viceversa, existe por una parte lo que Aleman (2008:177) menciona en el Transporte Público; la unión del grupo es gracias a la cohesión del mando de una jefatura centralizada, que a la vez permite fortalecer la identidad grupal. En el caso del SMT la unión (y la identidad grupal) es gracias a un control por un mando de jefatura, *pero también desde todo el cuerpo orgánico donde se da lo cohesivo y coercitivo a la vez*. Por ejemplo, hay un resguardo internalizado cohesivo desde los afiliados para la existencia del SMT con el fin de formar estrategias colectivas e individuales. Pero también está el plano coercitivo de la amenaza mediante sanciones a los que no participan de las acciones colectivas (se ataca lo no internalizado). En el SMT el fuerte control de la asistencia se lleva en un registro que se pasa al secretario general, este registro se lee en asambleas mediante el secretario de actas quien pasa el informe al secretario general y se decide en forma colectiva⁸³ en el acto, la sanción a los *faltos*. Si bien en el reglamento interno se sanciona

⁸³ Como habrá notado, **el SMT toma sus decisiones vitales en colectividad**, y esto lo hace en asambleas o reuniones, nada pasa por fuera de las decisiones en conjunto. Así también podríamos entender la expresión de la colectividad como comunidad.

las faltas⁸⁴, se sabe de antemano por parte de los afiliados que esto perjudica a la unión (existencia) del grupo y a su persona porque podría tener sanciones más duras. En este sentido también adelantarse a la sanción podría ser visto como un acto estratégico individual, por ello los faltos antes de que se los sancione ya llegan con su **paquete de refrescos** sin que se haya impuesto una sanción expresa en asamblea. Lo más importante para el sindicato es, que la unidad dentro del mismo, se internalice a través de darle la suma importancia a la asistencia. Pero si ocurre una falta sobre ésta, no es tan importante la expresión monetaria como sanción (aunque siempre estará presente como una amenaza más efectiva), sino la **consciencia de que la existencia de la organización es por la regularidad de su presencia.**

La asistencia (listas) también puede traducirse en término de **hegemonía por la cantidad**, es decir la cantidad regular es un símbolo de fuerza y hegemonía para el sindicato. En reiteradas veces, en los discursos e intervenciones en la reunión de plaza Juana Azurduy (día del paro y vísperas a la marcha del carretón) se notó un afán cuando decían somos la mayoría. Considerando que el SMT creyó que es la mayoría (mayor en cantidad de afiliados y mayor en su presencia regular) en la Federación de Trabajadores con Carretón y por lo tanto esto le significaría la posesión de la federación, es decir ser la mayoría simboliza en este caso para el SMT la posesión, control de algo, etc. Asistencia y mayoría son dos formas distintas pero ambas significan existencia y fuerza, ambas se retroalimentan entre sí para unificar al grupo y mediante estas dos formas hacer un sindicato que **pueda construir estrategias organizacionales.**

1.2 Existencia y Constitución de la Identidad en el SMT.

“Calendario Festivo”.

Las actividades colectivas que se producen en el SMT, son distintas. Según la jerarquía y el calendario de los acontecimientos, en primer lugar, está el **Aniversario del SMT** que se relaciona con los preparativos para las **elecciones del nuevo directorio** por el mes de *abril*,

⁸⁴Según el reglamento interno del sindicato establece que hay infracciones leves, severas y graves cada una tiene una sanción de suspensión y multa monetaria por el grado de infracción. La inasistencia a asambleas ordinarias y extraordinarias esta sancionada con suspensión de 5 días o una multa pecuniaria determinada en asamblea.

ya que el nuevo directorio electo por el mes de *mayo* tomará el mando para planificar y llevar a cabo todos los acontecimientos que conciernen al aniversario como: el **campeonato relámpago** a inicios de julio, un día antes al *11 de julio* se coronará al campeón y al día siguiente se realizara la **fiesta**. Posterior a la fiesta del aniversario, el directorio debe organizar el **campeonato interno**, que se hace por el mes de *Septiembre* y pegado a la realización del campeonato interno esta la participación en el **desfile** de la zona por su aniversario⁸⁵. Ya por el mes de *febrero/marzo* se empieza con las **fiestas de carnavales** con las respectivas ch'allas, cerrando así el ciclo del calendario festivo del SMT.

El aniversario

Toda la labor para realizar el aniversario es una responsabilidad titánica, que se encomienda al directorio para que la comande. El directorio para empezar debe cobrar para la fiesta 60 Bs. (2013) a cada afiliado, la disposición de este dinero son para: 1- las **invitaciones**; unas dirigidas a los afiliados que están hechas en papel bond (fotocopias), y otra dirigidas a la Federación Andina de Choferes (FACH), para que estos manden representantes que deben posesionar al nuevo directorio. También se manda invitaciones a la junta de vecinos (a la presidenta), a algunas asociaciones que están establecidas en la feria (como la asociación de patatas, etc.), a la Dirección de Tráfico y Vialidad del GAMEA. Estas otras invitaciones tienen un formato de carta y están hechas en hojas bond pero membretadas y firmadas por los rangos más altos de la directiva del SMT. 2- la **comida**, que en el 2013 fue preparada por algunas esposas de los miembros del directorio o también puede contratarse este servicio. 3- la **música**; se contrata una amplificación y se acompaña con grupos autóctonos como *tarquedas o moseñadas* para que amenicen la fiesta. 4- el **local**. Por costumbre se contrata un local "Las Estrellas" que queda en la misma zona de Villa Dolores (ver cuadro 17.1). Por lo general se trata de contratar algún local que este en la misma feria, para así demarcar y redundar la pertenencia y posesión de su territorio.

⁸⁵Las fiestas de fin de año como navidad y año nuevo son poco festejadas por el SMT, aunque en navidad se solía repartir panetones y overoles a los afiliados, dependiendo si en ese año hay un fondo económico suficiente.

Una fiesta deportiva.

Principalmente, el SMT realiza dos campeonatos al año. El **primer campeonato** es por el aniversario y como dicen los del sindicato es un campeonato relámpago que se juega en cuatro fechas (en 2013 fue lunes 1, miércoles 3, lunes 8, miércoles 10 de julio). El **segundo campeonato** se realiza el mes de septiembre y es conocido por el SMT como el “*campeonato interno*”, se juega en 4 fechas (en 2013 fueron todos los miércoles: esto el 4, 11, 18 y 25). Tanto el primer campeonato como el segundo son planificados en días en que la feria no requiere mucho del servicio de los Minitransportistas, por eso se realizan en días lunes y miércoles. En el mes de julio de 2013, después de las primeras fechas del campeonato, en las reuniones del directorio vinieron representantes de las/los comerciantes presentando una queja al directorio, aseverando que no habían cocheros los días del campeonato y criticaban al SMT por priorizar los partidos dejando a un lado su trabajo por estas fechas. El SMT en días de campeonato hace un control riguroso para que asistan todos los afiliados y que apoyen a sus equipos todo el día de la fecha a jugarse, se reparten fichas y se pide tarjeta de operación y los que no asisten son sancionados con montos de dinero que en 2013 estaba 25 Bs. por fecha. Con las quejas de las comerciantes el Strio. Gral. Edwin Felipe, trato de arreglar el problema habilitando algunos cocheros para que trabajen esos días, indicaba: “mandaremos a los cumplidores” es decir a los que no tenían faltas, etc. Prácticamente, el SMT no puede organizar sus acontecimientos de forma aislada, debe pensar y hacer sus actividades en mutua relación con las/los comerciantes o con las personas que interactúa en el espacio laboral donde se mantiene relaciones de fuerza constantemente, por esto es innegable que las vendedoras pueden influenciar pidiendo un mejor servicio de los cocheros, por su parte como organización el SMT también puede influenciar en controlar la oferta y la demanda de su servicio y establecer los precios de las tarifas y la vendedoras pueden hacer ver su molestia mediante quejas el directorio u otros mecanismos (por ejemplo, en 2014 llego un problema al directorio, sobre una asociación que quería crear otro sindicato de minittransportistas en la feria de Villa Dolores a la cabeza de un dirigente llamado Usnayo, más allá de la alarma y la paranoia en el SMT, esto se resolvió con ir hablar con esa asociación y negociar el buen trato entre ambas).

Acerca de la organización, principalmente recae en el directorio de turno, específicamente es comandado por el Secretario de Deportes quien debe cobrar las inscripciones de cada

equipo. El directorio también debe presentar su equipo, reservar la cancha, contratar a los árbitros, elaborar el rol de partidos, realizar el **control de asistencia general de todos los afiliados mediante la entrega fichas y la tarjeta de operación**, a la vez también, existe premiaciones y se ameniza con música la fiesta deportiva, etc.⁸⁶ Por su parte los tres sectores (con su directiva): Constantino, Sempertegui y Panorámica, deben inscribir a dos equipos que los representen. Los estibadores también presentarán dos equipos, pero no como representación de un sector sino, como un grupo que no necesariamente está arraigado a uno de los tres sectores antes mencionados. En 2013 en el campeonato interno se presentaron los siguientes equipos:

| Sector o Grupo | Nombre del Equipo |
|---------------------|-----------------------|
| Constantino | “Constantino A” |
| Constantino | “Constantino B” |
| Sempertegui | “Central Sempertegui” |
| Sempertegui | “Juvenil Sempertegui” |
| Panoramica | “Sol Oriente” |
| Panoramica | “Bajo Fianza” |
| Estibadores “c” | “Unión Andino” |
| Estibadores | “Iberia” |
| Directorio de Turno | “11 de Julio” |

El desarrollo de los campeonatos comienza con la *división del espacio deportivo es decir, cada sector se apropia de un lugar alrededor de la cancha, como es de costumbre Constantino se va al este, Panorámica al oeste, Sempertegui al sur*. Pero antes los **jefes de sector deben controlar la asistencia recogiendo las tarjetas de operación** y recaudar entre 15 a 20 Bs. por afiliado para que cubra los gastos del equipo, esto contempla pago de, inscripción, derecho de cancha, camisetas, refrescos, comida, coca. Comenzado los partidos cada sector apoya a sus equipos, culminada la fecha el Strio. Deportes o el Strio. Gral.

⁸⁶**¿Qué cosa vamos organizar, que vamos a llevar?:**La teoría de la movilización de recursos expuesta por Tilly Ch. y Tarrow S. mencionan que los movimiento sociales son capaces de producir repertorios de acción colectiva, mediante un cumulo de experiencias, habilidades y saberes (en Mamani, 2004) en esta perspectiva podemos entender que: *la movilización en la marcha de carretonazo* (así como otros actos colectivos desde el SMT) *movilizo recursos que dispone;* apelando al cumulo de experiencias, habilidades y saberes de sus afiliados, así en la parte operativa de la marcha Eliseo delegado a la FACH decía *“que todos debemos traer algo, no podemos ir con las manos vacías”*. La organización respondió mostrando que algunos de los cocheros habían sido partícipes antes de tarqueadas (El SMT tiene un grupo interno de Tarqueada conformada por afiliados) y por ello no se hicieron lío en llevar la música que acompañe a la marcha. **Existen organizaciones paupérrimas que no pueden generar y concentrar sus propios recursos económicos, pero pueden concentrar otros tipos de recursos y redistribuir estos.**

entregara las tarjetas de operación al jefe de sector y este lo devolverá a los de su sector. Posteriormente, quienes quieran se quedarán en la cancha a compartir en su sector o quizás en otro sector, si es conocido y aceptado. La final de los campeonatos se termina festejando, se empieza a servir comida, se ameniza con un grupo de *tarqueada*, luego empieza la amplificación. Las premiaciones en algunos casos se dan con dinero, si el equipo del sector ganó algún premio (dinero) éste se **redistribuirá** según lo que decida el sector, por ejemplo el equipo de Panorámica decidió comprar una caja de cerveza y restante de dinero fue para los fondos del sector, esto en el año 2013.

La cancha está más o menos repleta no igual al del relámpago. La división del espacio en la cancha es igual al del relámpago, en las jardineras cerca a la puerta de entrada de la cancha enmallada, se encuentran los de Sempertegui, los de Constantino atrás de la puerta de la cancha cerca de la avenida panorámica y los de Panorámica al oeste de la cancha en la esquina. Los grupos que están por sector están tomando cervezas, refrescos y los de Constantino igual trajeron tarqueada.

Los del directorio están cerca de la puerta de la cancha todos están agrupados compartiendo refrescos y coca que sacan de un coche, al lado de ese coche en la jardinera esta puesto dos parlantes que son del sindicato.

Me acerco a la mesa que se encuentra a la puerta de entrada de la cancha (ahí está controlando el Choco que en la anterior reunión del directorio recomendó que esta vez el directorio deben jugar los mejores para hacer una buena presentación) y veo que el siguiente partido son los seniors (mayores de edad): mascotas vs pesaditos (nombres con sátira ingeniosa de parte del José jefe de sector de constantino).

*Se alista el equipo del directorio y Edwin el secretario general dice que hay que buscar un blanquito (alcohol de litro) para cha'llarse antes de entrar. Roger, antes de que ingresen a la cancha, me dice que les saque foto pero al final del partido, porque asevera que ¡por hay pierden... ellos quedarían mal! si se hacen sacar al principio (ver cuadro 17.2). Los del directorio se enfrentan a los estibadores "c" dirigido por Felipe. El partido es intenso hay comentarios de que los estibadores se trajeron contratados, que ninguno de los que están jugando ahora habían jugado en el relámpago, un afiliado dice: **"tienen que reclamar, como nosotros nos prohibieron de que no jueguen otros que no sean del sindicato y ellos se traen contratados"**. El partido, continua, se hace recio por momentos, el directorio está perdiendo por 2 a 0, aunque...tiene buen equipo, los estibadores no se quedan atrás me parece que de verdad se trajeron a contratados, la intensidad se incrementa los afiliados gritan apoyan al directorio, parece la selección que los representa vs los de afuera. Los del directorio empataron con un gol del "zas" y del Freddy todos coinciden que el primer gol fue una vaciada (se los gambeteo a todos) del Freddy, y él es el héroe que salvo el partido con un empate. (Cuaderno de campo 04/09/13)*

“FOTOGRAFÍAS DEL CALENDARIO FESTIVO DEL SMT”

Fotos por: Julio Cesar Mita M.

Aniversario SMT. Local: “Las Estrellas”. Entrada de los nuevos afiliados con su respectiva caja de cerveza.

11/07/13



Campeonato Interno por el mes de Septiembre: “Cancha Faro Murillo”. La mano que aparece es la de Edwin Felipes Strio. Gral. 2013-2014 encomendaciones antes del partido que le tocaba al directorio 04/09/13



La organización de SMT en el desfile del **Aniversario de la Zona Villa Dolores** 13/09/13



Carnavales: *Tarqueada* del SMT amenizando la fiesta de ch'alla- en primer plano Don Hernan. Local Marisol 03/03/14

Aniversario de Villa Dolores.

La participación del SMT en el desfile por el aniversario de la zona de Villa Dolores es un acontecimiento que une la relación del SMT con su territorio de trabajo, y no solo es propio de los minitransportistas, también las organizaciones que operan en la zona están inmersas en este juego. La zona de Villa Dolores, como se dijo, es un espacio de comercio, por eso tiene una fuerte presencia organizacional que viabiliza la apropiación de todos los espacios. Cuando se realizan los desfiles por el aniversario, se puede notar el hecho de que cada organización participa con todos sus afiliados y tratan de **mostrar su fuerza organizativa a los otros y su importancia en la zona, así como su legitimidad en el territorio, en un espacio disputado**. Si bien la Zona de Villa Dolores también cuenta con su entrada folclórica, los del SMT no participan en ésta, porque, según aseveran que es más para los vecinos de la zona y para algunos sectores del comercio.

Antes de dar encuentro al SMT, pasé por el palco situado cerca de la plaza Juana Azurduy de Padilla, plaza central de Villa Dolores. En este palco estaban funcionarios de la Alcaldía y otras autoridades zonales. A medida que fui en busca del sindicato, pasaban organizaciones de diferentes gremios como la asociación de alasitas, la de los comerciantes minoristas, etc. Llama la atención que algunas asociaciones como los/las productores de alimentos estén vestido con “ropas tradicionales”, es decir; las señoras llevan polleras de color rosado chillón, mantas de color vicuñas o guanaco (café) y los hombres con pantalones de tucuyo y abarcas y en su respectivo banner decía: “asociación verdaderos productores del altiplano”. También vi a la organización de cerrajeros que estaban uniformados con chalecos azules con vivos amarillos.

*Llegue a la última de las organizaciones que desfilan, allí estaba el SMT (dijeron que estaban en el último puesto porque se había acabado los números que estaban repartiendo y además que llegaron tarde, escuchando a los afiliados uno dijo “**nos han votado atrás, estábamos adelante**”, a la cabeza esta Carlos con el estandarte que dice “Sindicato de Minitransporte, Estibadores y Serenos”, (ver cuadro 18. Fotografía 3). Detrás de Carlos están cuatro señoras de pollera.*

Todos los afiliados están vestidos de civiles, la mayoría están con camisas y sacos oscuros. Recuerdo que días antes en asamblea se había discutido si irían con overoles o de civiles, algunos querían ir con sus overoles pero otros dijeron que estaban ya viejos, que al año siguiente si entrarían con overoles coordinando días antes que se les entregue overoles nuevos.

Llegamos al palco ahí las autoridades saludan a los MiniTransportistas y los que están a la cabeza que son del directorio, saludan extendiendo la mano, las señoras se quitan sus sombreros y saludan, todos los afiliados marchan de manera formal es decir; se parece a la marcha del cuartel, del colegio, etc. estos “habitus cívicos” incorporados en los cuerpos de los cocheros.

*Los afiliados continúan la marcha, ya de forma desordenada se dirigen rumbo a la oficina del sindicato (a calle 4). Llegando **se reparte las fichas (las fichas también se repartieron al principio de la marcha en el momento de formación)**. Al terminar de entregar la ficha el Secretario de Hacienda Eugenio trajo seis T’ejos (paquetes de refresco de cola) de marca cocaquina y que luego Edwin reparte llamando a los jefes de sector, lo extraño es que sobra un t’aje y el Edwin llama a los Estibadores y no aparece nadie solo Antonio. Termina el desfile me despido y subo a calle 1, en el trayecto veo que algunos afiliados ya están con su overol y su coche otra vez dispuestos a*

trabajar pasada las catarsis cívica zonal, otros como ya es las 12:45 están almorzando en los anaqueles del mercado donde por costumbre frecuentan merendar (Cuaderno de campo 13/09/13).

Carnavales.

Todos los actos del calendario festivo del SMT del año comienzan con la organización dirigida por el directorio de turno, y se toman las decisiones de cómo se realizara el acto en asamblea general. Para realizar los actos de carnavales se discutió esto en asamblea, era interesante notar que habían dos posiciones para realizar los actos de carnaval del año 2014, por una parte decía José Cutipa que se debería hacer *como de costumbre* (como se hace cada año), *ch'allar*, primero la oficina y después irse al sector para *ch'allarlo* y compartir ahí. La otra posición era la del directorio que decía que esto **“nos desunía, acaso no somos un solo sindicato, si todos se van a sus sectores después no estamos compartiendo juntos, además el año pasado todos estaban tomando en la calle y luego se están peleando y nos estamos haciendo ver mal”**. Decía el directorio que era mejor *ch'allar* la oficina, después por sectores y contratar un local donde al final todos (en su intimidad) deberían reunirse para darles a cada sector sus cervezas correspondientes, dichas estas dos posiciones ganó la segunda.

Ahora, si bien se queda con anterioridad como se realizará la *ch'alla* íntima del SMT, también hay otras actividades anteriores a esta, como ir a la Federación Andina de Choferes 1ro de mayo, e ir a invitar a la junta de vecinos y reactualizar su relacionamiento con estos.

La *ch'alla* en la Federación

*Llegamos a la Federación (el edificio de la federación andina de choferes está ubicado detrás de la cancha maracanán de calle 10 de villa dolores y es de cuatro a cinco plantas, pintado de color rojo guindo, al entrar tiene un pasaje como un garaje, hay que ir al fondo para subir las gradas y acceder a los pisos) vi a unos hombres enredados en serpentinas metiendo cervezas, subimos las gradas hasta el segundo piso entramos a una especie de salón de fiestas. En el salón tomamos asiento, un hombre entró al salón con cuatro cajas de cerveza y entregó en nombre del SMT al Secretario Ejecutivo de la Federación Silverio Paca (quien ocupó ese cargo hasta junio 2014) posteriormente, tomó la palabra, el indico: que estas cajas son de los transportistas pesados, hizo toda una **alegoría al cumplimiento de esta organización** y después dio la palabra al Strio. Gral. del SMT Edwin, cuando Edwin iba a tomar la palabra, el Paca que con gran elocuencia había estado pontificando al supuesto sector motorizado que representaba el SMT ahora tuvo que corregir su error...”(Cuaderno de campo, 28/04/14).*

La *ch'alla* en la junta de vecinos y la *ch'alla* del SMT

*En el camino encontré a Freddy que está yendo a guardar su coche y a *ch'allarlo*, me dice que vayamos pero estoy apurado ya que según lo programado la *ch'alla* de la oficina debería haber empezado a las 9 y ya casi es 10. Llegue a la oficina y encuentro a Roger colocando globos, lo saludo, me dice: ¡ya es tarde! mostrándome los parlantes, me recuerda que estoy a cargo de la*

música, saludo a los otros compañeros entre ellos Remberto, Xavier, Edwin, Felipe, Eugenio, Fermín, Félix, Claudio, Evaristo todos con la tarea de poner en marcha la Ch'alla. Alistó los equipos de música junto con el Evaristo, colocamos los equipos en la pared exterior de la oficina y hacemos tocar, los compañeros pusieron sillas cerca de la puerta de la oficina. Consideramos junto con el Evaristo que tal vez falte parlantes yo dije que ya me preste dos más de mi hermana y que están a disposición solo que hay que ir a traer de puente Bolivia, el Edwin me manda junto con el Hacienda (Eugenio) a traer los parlantes. Vamos con Eugenio a traer los parlantes, en el camino le pregunto a Eugenio del día sábado (**sobre la cha'lla en la junta de vecinos ya que no pude ir) él me dice que fueron a las 2 de la tarde, con cuatro cajas de cerveza como es de costumbre.** Recogimos los parlantes y volvemos a la feria, llegamos al local (Marisol), descargamos los parlantes y vamos a la oficina que está a unos 100 metros de allí.

Son las 11,30 aproximadamente, en la oficina están la mayoría del directorio, ya paso la cha'llade la oficina, en la puerta está un tari y en el piso está puesto coca, alcohol y unas sillas alrededor donde están sentados afiliados. Tomo el mando del equipo de música y me pasan vasos de chela y me ponen serpentina alrededor de mi cuello y me echan mistura en mi cabeza. **Se arma una comisión del directorio que se dispone a ir a los sectores para acompañar en la cha'lla** y otros nos quedamos en la oficina. Después de estar en la oficina voy al baño municipal de la esquina de calle 4, cerca de ahí están los de **Constantino comiendo fricase de pollo** que seguramente hicieron preparar por en cargo de José jefe de sector, me encontré con Alfredo con quien compartimos unas chelas y le digo que vayamos a ver a los sectores y él dice que ya. Bajamos en busca de **Sempertegui** los encontramos en calle 6 de Sempertegui, están compartiendo cervezas sentados cerca de una tienda, calculo que están como 40 a 30 personas del sector, ahí también están algunos del directorio los que fueron a ch'allar por sector. Voy donde el Alfredo y nos dirigimos a Panorámica, para esto pasamos por la Romero hasta llegar a Arica, en la calle cinco nos detuvimos están armando parlantes en una especie palco de armazón de metal que cierra toda la calle, Alfredo dice que estos tienen plata por eso hacen armar así, llegamos a calle 3 de la Arica y Panorámica, ahí están los de **Panorámica**, me acerco a los de panorámica, están tocando tarqueada y comiendo en forma de apthapi y compartiendo cervezas, voy saludando reconozco a Basilio, Hernán, Melesio, Carmelo, en ese momento llega el Directorio saludan a los de panorámica con mistura en la mano y dando abrazos. Después de saludar me retiro del sector y junto con el Alfredo nos vamos a su sector Constantino que está cerca de la oficina.

En la oficina vuelvo a tomar el mando de la música, seguimos compartiendo y haciendo tocar música chicha, coreamos esta canción:

Todas las mañanas
Salgo a trabajar
Y el fin de semana
Me pongo a tomar
No tengo a nadie
A quien mantener
No soy casado solterito soy
No tengo a nadie
A quien mantener
No soy casado solterito soy⁸⁷.

Llegaron los directorios que fueron a visitar por sector, y nos disponemos ir al local. En el local Marisol mientras íbamos armando el equipo de música, iban entrando los del directorio agarrando cajas de cerveza que ponían cerca de la mesa. A medida que pasaba el tiempo fueron llegando más afiliados hasta que llego la tarqueada de panorámica y empezó la fiesta. Las cajas de cerveza quedaron apiladas donde la mesa en que estaba sentado el directorio y se puso coca y cigarro en la mesa, también empezaron a **traer las kumuntas (merienda) los nuevos** envuelto en un tari que le daban al general quien lo ponía en la mesa. Paso el tiempo hasta que el general tomo la palabra y

⁸⁷ Letra: "No soy casado" grupo Maravilla.

*dio gracias a la base y felicitaciones e índico; que las kumuntas de los nuevos estaban puestas e invito a servirse, todos se arremolinaron tomando un poco de comida. Momentos después el general repartió las cajas de cerveza (tendrían que haber sido 18 cajas de los nuevos que entraron después de febrero) por sector, Constantino estaba a la izquierda del ingreso del local, panorámica en la esquina de la derecha y más abajo sempertegui. Pasa el tiempo y la fiesta es más intensa mi madre vino y les presente a los afiliados, el Roger dice que irían (parte del directorio) a calle 5 porque les habían **invitado una asociación de vendedoras y tenían que ir con 6 cajas de cerveza (donde el Usnayo)**. Después que se fue parte del Directorio empezaron a irse muchos afiliados, quizá a continuar por otros lugares de la feria (Cuaderno de campo 03/03/14).*

Los actos descritos, con los ejemplos recuperados del calendario festivo del SMT, son **soportes relacionales**, que unen a los agentes (afiliados) a su organización laboral y van abriendo brechas conectivas con instituciones, más allá del SMT (por eso *el SMT funge como eje integrador*), constituyendo de esta manera la identidad del MiniTransportista.

Los mecanismos por los cuales se expresan los soportes relacionales y que actúan en los afiliados al SMT son moldeadores de una identidad territorial segmentada por sectores, pero unificada y articulada a partir del conjunto de la organización. Así los tres sectores administrativos en lo social, actúan como entidades separadas y van forjando sub-identidades de sector, actos como los campeonatos internos y la *ch'alla* por sectores relatan esta historia. Competir y hacer quedar bien al sector es una constante para el grupo dentro la organización, estas “luchas” internas son luchas por hacer prevalecer que sector tiene más prestigio, estos **símbolos de prestigio interno** es reflejo de mostrar a los demás que el sector que gana: es el más organizado, el más cohesionado, que su red sectorial tendría el legítimo derecho de hegemonizar y comandar a la organización. Producto de esto en el SMT existen rivalidades sectoriales que no llegan a extremos porque en última instancia toda la organización laboral debería reaccionar como un todo o como indica Aleman (2008; 163) se estructura una pertenencia colectiva a partir de oposiciones circunstanciales, de lo contrario las rivalidades sectoriales irían en detrimento de todos. Pero esto no borra las tensiones entre los sectores y la organización, donde los pactos no son necesariamente verticales desde la jefatura a la base sino una constante influencia de poder de ida y vuelta (Samanamud, 2003). Quien está encargado de canalizar ésta tensión es el Directorio del SMT con el discurso “*somos un solo sindicato, nosotros (un sector) manejamos al sindicato*”. Los afiliados nuevos del SMT van siendo receptáculos de la identidad de sector mediante estos actos (redistribución como diría Aleman, 2008), la calidad de convertirse en

receptáculo se da gracias al principio de la obligatoriedad centralizada por la jefatura del grupo, por esto el siempre constante control de listas y que todos del sector deben participar en estos actos con su presencia física, más los aportes en dinero o en cerveza u otro para su buen desarrollo. De esta manera también el afiliado se articula identitariamente a la organización quien le dotará una **identidad general**, un **sentimiento de pertenencia en contraposición con los de afuera**, es decir *afiliados al SMT, contra, los que no son del Sindicato*. La identidad general que no es otra cosa que la identidad del sindicato en un estricto sentido, se la puede apreciar en la fiesta por el Aniversario del SMT donde todos los afiliados festejan a la organización laboral que los cobija y funge de bastión que resguarda su fuente de trabajo.

La identidad del SMT que se intenta transferir a todos sus afiliados, es una identidad laboral territorializada fuertemente y arraigada a su total área de trabajo (feria de Villa Dolores), por esto la identidad del MiniTransportista del SMT es una internalización de este principio básico: *conquistar y reconquistar su espacio laboral mostrándose a los demás como una institución organizativa ecológicamente consolidada*.

La reconquista y defensa del espacio laboral es parte de la identidad del MiniTransportista. Es una constante actualización de las relaciones de fuerza con la junta de vecinos y organizaciones asentadas en la feria. Con respecto a la junta de vecinos, los del SMT buscan estrategias como participar en el desfile de la zona o ir con cajas de cerveza a la sede de Villa Dolores en los festejos de carnavales, etc. con respecto a las organizaciones asentadas en la feria la estrategia se establece a partir de acuerdos dialogados a veces pactados también con visitas en actos de festejos como carnavales llevando cerveza. También se puede notar que el SMT al igual que las otras organizaciones asentadas en la feria trata de mostrar su importancia y legitimidad para la zona, participando y compitiendo para ver qué organización se presenta mejor en el desfile por el aniversario de la zona.

Como se podrá notar, el SMT al realizar actos festivos va constituyendo una identidad propia que se distribuye a todos sus afiliados, pero acaso se podrá decir que esta forma de centralización de recursos y redistribución bajo relaciones recíprocas no se diferencia en nada con otros sectores del transporte como el transporte público de pasajeros (Aleman,

2008). Por ello se debe mostrar algunas diferencias importantes y particularidades del SMT: en primer lugar el SMT ha instrumentalizado a su organización para que sea un medio, que no sólo proteja su espacio laboral, **también utiliza a la organización como medio para dotar una identidad dignificada y que sea capaz de ser el puente, el núcleo que los integre y les de voz a otros niveles, su enrolamiento y participación en la FACH y en actos como desfiles que son pruebas de estos intentos.** En segundo lugar, como ya se dijo, el SMT tiene un estricto sentido de la presencia (listas) de los afiliados en su territorio con sus actos festivos y otras acciones colectivas, incluso esto se puede interpretar como estar entre la vida o muerte organizacional (existencia o extinción de la organización laboral), dada la sutileza y la fragilidad en el manejo y posesión de su espacio laboral y la reciente constitución de su estatus organizacional a diferencia del transporte (motorizado) de pasajeros.

Para entender la complejidad de esta identidad que se construye a partir del espacio laboral, también se debe tomar en cuenta como ya se mencionó, que el transporte manual sufre un tipo de estigmatización cuya raíz se asienta en relacionarlos con el atraso, la desorganización, el nomadismo laboral, invisibilización, miseria. etc. esta clase de desacreditación con este grupo laboral también repercute en la construcción de la identidad del transportista manual, la identidad de transportista manual se fue formando y relacionando en negación a estas estigmatizaciones en una especie de recurrente *oposición simbiótica*, solo de esta manera se puede entender que el Directorio y la organización del SMT ya sea en asambleas u otra, este en constante lucha incluso obsesiva con los aspectos de hacer prevalecer conductas morales, la conductas morales que son una especie del núcleo moral del SMT se pone en práctica al hacer cumplir una disciplina a sus afiliados que consta de distintos aspectos que van desde códigos que indican el respeto entre afiliados, el respeto a las qhateras, no tomar con uniforme en el área de trabajo, mantener limpia y en buenas condiciones la indumentaria de trabajo (que no lo tengan en andrajos), etc. Por otra parte, existe una diferencia en la composición y distribución de estos estigmas en el SMT según las modalidades: los llamados Q'ipiris son los que más están relacionados a este tipo de estigmatizaciones y los cocheros son los que no se consideran portadores de estos estigmas por tener un posicionamiento económico y social mejor, a diferencia de los q'ipirirs, dentro de la feria, esta interpretación desde los cocheros, al mismo tiempo que

parte de su estabilidad económica se refleja en su estabilidad organizativa que también se puede interpretar como **símbolo de prestigio organizativo** por el hecho de ser la modalidad que domina al SMT, que es propio de los cocheros y no de los Q'ipiris.

Sin embargo, por fuera de la organización ya sean cocheros o q'ipiris del transporte manual, podrían ser vistos como individuos inconexos que laboran de manera desorganizada. Un sector visto como retrasado, miserable, etcétera, siendo blanco de los estigmas citados y que repercute en el SMT, pese a que internamente haya una jerarquización social. En algunos escenarios, los Cocheros pueden asumir los estigmas del q'ipiri y *ministrizarlos*, es decir, tratar de sacar provecho estratégicamente de esa identidad deteriorada prestada y reclamar una identidad dignificada mostrando sus símbolos de prestigio. El estigma en el transporte manual se presenta en distintos escenarios y tienen distinta interpretación, por la complejidad del tema para el caso del SMT se puede citar tres escenarios: primero existe una clase de estigma espectral en un espacio abstracto y general cuando el transporte manual es considerado o discriminado desde la sociedad por realizar un trabajo relacionado a categorías de trabajos menospreciados y subdesarrollados, destinados a un grupo de campesinos migrantes de una etnia retrasada asociada a una iconografía de miserabilidad y por esto se estrella con la mirada del trabajo que debería ser el normal como el trabajador industrial u obrero formal. En un segundo escenario en un relacionamiento con otras instituciones como el caso de la FACH se podrá notar que el estigma del SMT es marcado por considerarlos como poseedores de un medio de trabajo y proceso de trabajo inferior al transporte motorizado. En un tercer espacio esto con respecto al relacionamiento del SMT con la FTC y con instituciones Estatales y ONG's sitúan la relación estigmatizada del transporte manual ya no necesariamente para asociarla a una etnia o raza con la función de dejar ciertas pautas culturales consideradas retrasadas, sino bajo un discurso instrumentalista (utilización) a condición de que el SMT debe someterse a una *superación laboral y ser blanco de distintos ensayos sociales y prebendales* bajo un discurso al mismo tiempo miserabilista. Para seguir comprendiendo la identidad del transportista manual se continúa en los siguientes acápite y se desarrollaran estos escenarios que se hace mención.

2 NUEVA IDENTIDAD EN EL SMT Y EL RELACIONAMIENTO CON LOS OTROS

2.1 Estrategias Organizacionales y la Relación del SMT con otras Instituciones y con la Sociedad.

Por un tiempo, el SMT estuvo afiliado a dos federaciones. Ambas afiliaciones son una *estrategia organizacional*; por una parte sirve para cubrir las necesidades materiales y la trama del resguardo del espacio laboral del SMT; y, por otra parte las acciones colectivas, es decir, las estrategias organizacionales que van dirigidas a querer cubrir necesidades de pertenencia y reconocimiento. Este juego estratégico muestra como el SMT puede tener un descontento con sus miembros y con la FACH lo que causa que se tome menos importancia al estar afiliados a este ente matriz, por un tiempo. A la par la nueva filiación y constitución de la Federación de Trabajadores con Carretón será de mayor importancia para los miembros del SMT, quienes encontrarán una respuesta parcial a sus demandas insatisfechas. Las necesidades y expectativas de los miembros del Sindicato son las que guían las decisiones de la organización para relacionarse con ciertas instituciones; de forma implícita parecería que no importa a qué federación se pueda pertenecer, sino cual será la más apta para resolver sus demandas por tanto cabe la siguiente pregunta **¿Con quienes se puede llegar a integrar una verdadera red de resolución de problemas desde la experiencia y expectativas del SMT?**. Como indica Auyero; no se puede calificar a sectores “paupérrimos” con cargas valorativas (prejuicios) de que está bien o está mal establecer redes clientelares, hay que ver el trasfondo que los hace actuar de esa manera, porque todo esto es parte de las estrategias de sobrevivencia en una sociedad segmentada y polarizada. Este es el elemento esencial, pues “(...) *el acto dramatiza redes informales existentes con anterioridad a la manifestación pública y representaciones culturales compartidas (...)*” (Auyero 2001; 20; 28).

El sentido de pertenencia e identidad, así como las representaciones culturales compartidas respecto a su estilo de trabajo forman otra corriente que también intervienen en las acciones de los asociados al SMT para afiliarse o crear una federación que los acoja como ente matriz. Por ello, las actuales conductas respecto del SMT hacia sus federaciones llevan **ambigüedades en tanto relación pragmática** en afiliarse o no afiliarse a una federación,

es decir, la organización se articulará a la Federación que no sólo sea capaz de subvencionarla para cubrir las necesidades materiales que dentro el Sindicato no se llegan a cubrir, sino que también sea capaz de identificarla y representarla cabalmente. Ahora bien, para que el SMT se integre y plantee estrategias en una red de resolución de problemas, como se dijo, debe buscar no solo cubrir necesidades materiales; también debe cubrir o ensamblar rasgos de pertenencia e identidad y esto mueve al cuestionamiento otra vez del sí mismo y su relacionamiento con los otros. Son éstas, las redes informales que se tejieron con anterioridad y de la que habla Auyero (2001). Por esto el SMT tiene distintas esferas de relacionamiento con sus distintas características particulares y comunes, por eso: por una parte está el relacionamiento con la FACH, por otra el relacionamiento con la FTC, por otra con ONG's, con el Estado y la sociedad.

3 EL SMT Y LA FEDERACIÓN ANDINA DE CHOFERES 1RO DE MAYO.

“Ahorita estamos apoyando a la Federación”.



Walter Alborta Ex - Ejecutivo Federación Andina Chóferes 1ro de Mayo y Concejal Municipal en representación del GAMEA en Palabras alusivas a las Bodas de Plata del SMT en 2010.

La Federación Departamental Andina de Chóferes 1ro de Mayo, fundada el 7 de Diciembre de 1952, reúne a todos los trabajadores del autotransporte organizados en sindicatos. Es decir, reúne a distintas modalidades del transporte urbano (Aleman 2008:29). El SMT se afilió a la Federación Andina de Chóferes 1ro de Mayo por el año 1992, con el fin principal de estar mejor protegidos. Uno de los que motivaron la afiliación a la FACH fue Vitaliano Mamani, quien tuvo la idea de que el SMT debería tener una identidad cercana al transporte motorizado y no al gremial, ya que el sector gremial, (comerciantes mayoristas y

minoristas) en el caso de la ciudad de El Alto, no representa la forma de trabajo del SMT. Vitaliano aseveró “*nosotros somos Transportistas...*” (Entrevista a Vitaliano 25/11/2010). Otra hecho que se presentó para la afiliación a la FACH, fue que el SMT, por los años 1990, tuvo que consolidar su espacio laboral mediante la institución de la Alcaldía de El Alto. Para este cometido se legalizó su situación adjudicándose el área de trabajo con la dirección de Tráfico y Vialidad, que para ese entonces cobró al SMT 100 Bolivianos por las antiguas paradas establecidas. Pero con la afiliación a la FACH y contando con el apoyo de éste ente matriz que intercedió en la dirección de Tráfico y Vialidad para que el SMT no pague por la concesión de su actual área de trabajo. Al mismo tiempo, esta relación estratégica con la FACH significó para los transportistas manuales del SMT un respaldo frente a los ATL de 12 de octubre quienes por ese entonces y hasta el día de hoy se produce constantes conflictos (diario de campo 2010). Por último también cabe también citar que la FACH apoyó el trámite para volver a sacar la personería jurídica.

El SMT al estar afiliado a la FACH tiene obligaciones como: aportar mensualmente Bs. 150; asistir a ampliados y festejos o donde se le convoque; votar en las elecciones del directorio de la federación; acatar las decisiones que se tomen desde la FACH. A su vez la FACH tiene obligaciones con el SMT de asistir (mandar representantes) al festejo en el aniversario porque deben posicionar al nuevo directorio; a ser veedores en las elecciones del directorio; a entregar diplomas de reconocimiento al directorio saliente; a emitir credenciales del cargo del directorio del SMT, a apoyar y orientar en asuntos administrativos.

Si bien parece que la relación entre la FACH y el SMT es un tanto paternalista porque la FACH es como quien tutela al SMT, también está presente una relación del toma y daca (Bourdieu, 1997), ya que si bien el SMT apoya a la FACH en las resoluciones que esta tome, como por ejemplo, los paros del transporte motorizado, pese a que muchas no tienen nada que ver con el transporte manual (como se vio en la etnografía relatada del *día del paro*). El SMT por el mismo hecho de legitimar a la FACH, afiliándose a ésta y de esta manera mostrando a la federación como la más grande del Transporte de La Paz por conseguir más adeptos voluntarios. El SMT reclama un trato beneficioso para ellos, ya que cumplen disciplinadamente las obligaciones con la FACH y estos deben mantener esta

reciprocidad para no entorpecer la red de resolución de problemas del SMT y ocasionar un alejamiento.

Por otra parte, el distanciamiento entre el SMT y la Federación Andina de Choferes 1ro de Mayo que se puede notar en el relato narrado el *día del paro*, se debió en parte a que ambos sectores no corresponden a la misma forma de trabajo. No existen mundos de vida forjados cabalmente desde su experiencia cotidiana laboral, aunque por discurso y para encaramarse al prestigio que adquiere el transporte motorizado a los ojos de los Transportistas Manuales se quiera autoidentificarse con ellos. Si bien el SMT podría pertenecer a un mismo conglomerado organizado como federación⁸⁸ eso no asegura su pleno acercamiento identitario en un espacio social organizado.

También se debe pensar que en el transporte existe una gama de jerarquías sociales (diferenciación) que responde a la posición (propietario) de un medio de producción considerado superior del otro, y que desde allí se refuerza con otros capitales(educación, relaciones sociales, políticas, simbólicas, etc.) (Alemán 2008:184)⁸⁹

*En la fiesta de carnavales cuando el SMT se presentó en la ch'alla de la Federación, todos se admiraron de que el SMT correspondían al sector de **tracción humana** como ellos les decían, uno de los dirigentes dijo: “**que cuesta uno de esos cochecitos, no debe ser ni mil bolivianos, pero ellos tienen su dignidad**”. Otro dirigente recordó que en una marcha ellos les habían apoyado en la avenida Tiwanaku. Hubo discursos de todo tipo y sabor, incluso el “Dr.” un odontólogo de la federación tomo la palabra y decía: “si ellos pueden unirse, ustedes cómo no van a poder”, Recordando el conflicto que tiene la línea arco iris con los vecinos de Villa Adela, un decano de la federación dijo “lo mejor que están haciendo es vida orgánica”, hubieron otros discursos exaltando la dignidad y la humildad de los cocheros. Después de los discursos repartieron las cervezas. Al final Edwin decía “como me han agarrado, no me han querido dejar”(cuaderno de campo, 28/04/14)*

En una entrevista a Cesar (06/07/08) se le preguntó ¿cuál es la relación con la FACH? Él indicaba que no les tomaban en cuenta y adicionaba en su reflexión “*es que somos diferentes, ellos son con motor*”. Cesar menciona que no son iguales, porque en su poder

⁸⁸Las organizaciones sociales en La Paz y El Alto se encuentran estructuradas en tres niveles jerárquicos: asociaciones o sindicatos, federación departamental, confederación nacional (Rojas, 1991). La organización de Base o asociaciones vendría a ser la expresión del SMT y su nivel superior sería la FACH y en el mismo nivel la FTC.

⁸⁹ Como indica alemán (2008) en el transporte no existen clases sociales en un sentido estricto, en el transporte existen diferencias por categorías laborales, diferenciación social que se estructura a partir de la propiedad del vehículo. Sin embargo, esta diferenciación social no opera fuera de las relaciones de poder, que marcan estatus sociales (jerarquización) al interior de la federación y el sindicato.

llevan un medio de producción distinto a la federación a la que pertenecen, aunque en el fondo realizan la misma acción laboral, es decir, el transporte. El poder sobre un medio de producción considerado superior, establece estatus al interior de una federación, desde lo cual se establecen superposiciones⁹⁰. Otra manera en que se expresa esta diferenciación y distanciamiento es en el carácter de influencia (poder) entre las organizaciones de base y la toma de decisión y acción en la federación. Es decir, las relaciones de poder entre las organizaciones de base pueden utilizar como instrumento el mando vertical de la federación hacia sus organizaciones de base. Para Alemán, la fuerza sindical en el transporte público goza de un sólido y formalizado poder de movilización, que se expresa al inmovilizar la ciudad cuando estos realizan sus paros (Alemán 2008:17). Pero muchas veces sucede que la organización de base llámese asociación, sindicato y su respectiva federación más allá de tener un sólido poder de movilización no dejan de presentar relaciones de fuerza, basadas en la ley de la organización de base más fuerte (una especie de Darwinismo organizacional) que encubre descontentos internos. Así lo ha hecho notar Luna (2007) en el caso de puestos de ventas fijos contra puestos de venta ambulantes, ambas organizaciones pueden operar en un mismo sector y hasta estar afiliadas a una misma federación, pero ambas organizaciones pueden tener intereses contrapuestos, y en última instancia se canalizará mediante el control de la federación el interés de la organización de base más fuerte. En el acto *del día del paro*, se mostró que dicho paro no tiene nada que ver con la realidad del SMT, pero los del SMT acataron la orden de la FACH, porque en el seno de la FACH se viabilizan intereses de los transportistas motorizados.

Las relaciones de jerarquía entre organizaciones, no sólo es por un posicionamiento económico, también está el ámbito de juzgar a los otros como **marginales basados en la mira de un defecto que en este caso sería que el Transportista Manual no utiliza una maquina (motor) como símbolo de desarrollo**. Es por ello que el SMT es considerado por

⁹⁰Sin embargo, existe una ambigüedad sobre este punto, una especie de doble sentido (Bourdieu, 1997), al parecer el "transportista motorizado" significa un nivel jerárquico superior al transporte manual y es por ello que los cocheros se quieren parecer (emular, mimesis) a los transportistas motorizados. Por esto; llaman a su medio de producción *coche* y no *carretón* que se aleja de esta emulación (quizá por esto, ellos son cocheros/minitransportistas y no *carretoneros*), también quisieron imitar *paradas* con hora y salida que nunca funcionó. Reproducen, inconscientemente, un anhelo de obtener el **estatus reconocido que tendrían los Transportista Motorizados**. Paradójicamente quieren ser igual al sector que los ignora, porque para la FACH el SMT existe marginalmente.

la FACH como una organización que tiene un capital pequeño en su medio de trabajo y que desarrolla su trabajo con un sobreesfuerzo artesanal rudimentario, que también repercute al tomarlos indirectamente como atrasados, dignos, cumplidos y humildes. Como se notó, si bien el cochero puede tener un ingreso que se acerque o rebase al salario o renta de un Transportista de Pasajeros, los del SMT de igual manera son estigmatizados por la FACH, atribuyéndoles rasgos sobrevalorados; negativamente o positivamente. Es lo que Goffman (2006) indica cuando el “normal” (transportista motorizado) valora o denigra de sobremanera cualquier logro o falla del “estigmatizado”.

“Hasta ahorita tal vez no habido beneficios”

El desgano del SMT al acatar las decisiones de la FACH, no sólo es por la expresión de acatar decisiones que “no tienen nada que ver con su realidad”, también es un desgano por no haber encontrado respuestas concretas (materiales) a sus pedidos para cubrir sus necesidades. Esta clase de frustración pondrá en somnolencia las esperanzas guardadas en la FACH, por lo cual se restará importancia al estar afiliados a esta Federación. Visto desde esta perspectiva, el SMT es como un cazador colectivo, porque puede accionar estratégicamente como un cuerpo, que persigue y se relaciona con entidades que puedan resguardarla, apoyarla y solventarla.

En muchas intervenciones descritas líneas arriba la red de resolución de problemas vía FACH es una frustración, que se traduce en que nunca llegó la **computadora** para el sindicato. Este problema se arrastró desde el año 2008 y se solucionó con la entrega de una computadora el 2010⁹¹. La tardanza de la llegada de la computadora para el sindicato generó reclamos. Esto se expresó cuando ignoraron y hasta despreciaron palabras del delegado del SMT dirigidas a la FACH (Vitaliano) en el *día del paro*, cuando éste quería dar a conocer las determinaciones que se toman desde la Federación. Este desgano y descontento marca la distancia y el acercamiento que establece la relación pragmática de un sólo sentido guiada por la astucia, lo que demuestra la relación sindicato-federación en este

⁹¹ Esto sucedió cuando el Presidente Constitucional Evo Morales, por ese entonces fue a visitar a la Federación Regional de Choferes 1ro de Mayo y prometió donar 20 computadoras. La Federación Regional de Choferes 1ro de Mayo prometió hacer llegar una computadora al SMT. Este caso resulta muy anecdótico, ya que si bien se luchó por la computadora, al final de cuentas cuando llegó, se hizo y se hace un uso casi nulo de ésta, pareciera que es más una situación de sentirse incluidos que la solvencia material hasta cierto punto.

ejemplo. Es decir, el sindicato al no recibir de forma inmediata el recurso que se demanda, por el hecho de estar asociado a la federación muestra distancia o acercamiento (Sahlins 1983).

La relación SMT y FACH, en este sentido, es una relación asistencial orientada a captar todos los beneficios (computadora, seguros sociales, apoyo administrativo, jurídico, deportivo etc.) que se puedan lograr de la FACH. El quiebre de esta **imageniería** se produce, en parte cuando realmente se nota que esta relación tiene en su base una relación simbólica más que material. Así la relación más importante de la FACH con el SMT es su presencia a eventos más importantes⁹² del SMT; con lo que respecta a los problemas cotidianos del SMT la FACH sería un tanto ajeno. **Sin embargo esto no produce una real ruptura de relaciones sino de contraimiento estratégico, es decir esta imagen continúa** (ver a la FACH como ente que otorga beneficios) y esto **motiva al SMT meterse en ese juego, es lo que Bourdieu indica como los espacios extendidos (intervalo de tiempo) entre toma y daca** (Bourdieu, 1997: 161; 162) ya que el pensar en desafiliarse de la FACH significaría quitarse de ese apoyo simbólico y sería ir en detrimento del SMT y de lo que se trata es que el SMT sume apoyos estratégicamente.

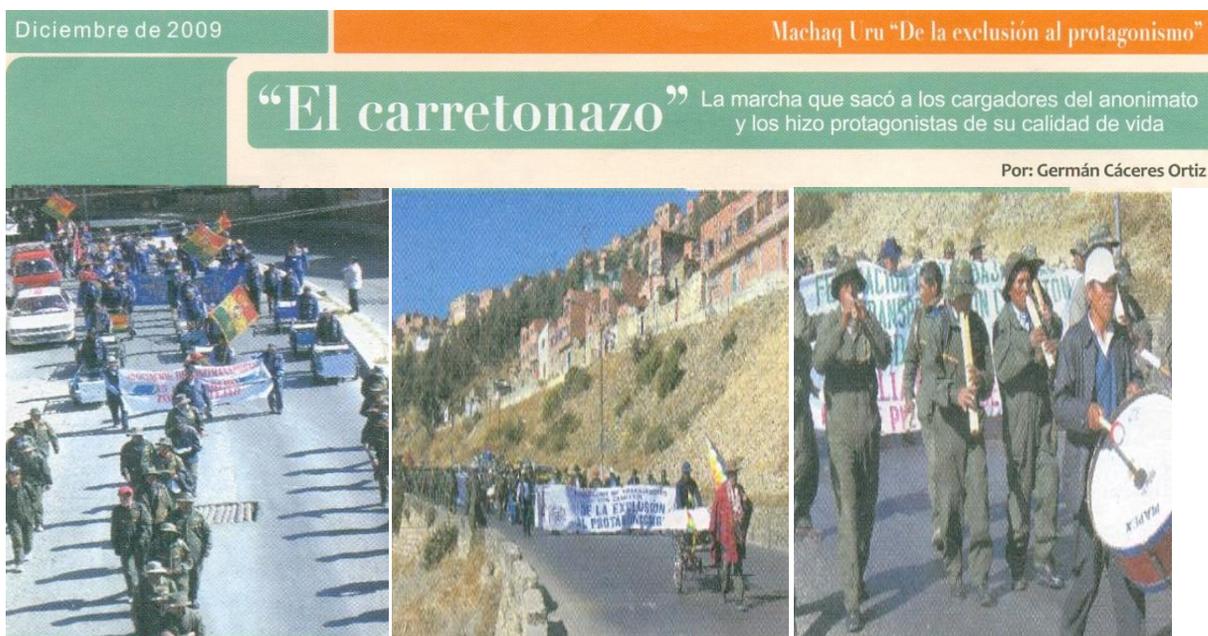
Por otra parte palabras como *“ahí mismo tenemos que pedir la computadora”*, muestra que la red resolución de problema cuando se torna “pesada”, el actor colectivo reconfigura sus posibilidades estratégicas. La movilización de la marcha del carretonazo fue una estrategia oportuna N.Y. decía *“cuando la wawa llora recibe”*, también decía, *“los que están organizados pueden tener ayuda”*. Desde la interpretación de los actores esquivar la red tortuosa es más fructífero que quedarse en ella, es decir le es más útil pasar mediante y sobre ella como cuerpo colectivo (cazador colectivo). No son actores sin voluntad, ni presas ingenuas como dice Auyero (2001).

⁹² Resulta algo peculiar que en las distintas gestiones de los directorios del SMT, en los acontecimientos importantes (aniversario y elecciones principalmente) el Directorio debe traer a los representantes del más alto rango de la Federación (porque esto es prestigioso para el directorio de turno). En esta tarea el delegado a la Federación debe tomar las previsiones de ir a traer al dirigente (magnificante) de la FACH, para esto lo hace contratando un taxi, antes tal vez llevarlo a comer, darle refrescos o cervezas, tratarlo lo mejor posible porque los dirigentes de la FACH son los que pone el prestigio y solvencia con su ilustre presencia en los actos más importantes del SMT.

Sin embargo, no podemos decir que el SMT sólo busque una red de solución material. También existe y se extiende un lazo social que los une más allá de solo interés y calculo, porque pueden unir y orientar su motivación a otras redes que la satisfagan material y subjetivamente. La ineficacia coyuntural de la red de resolución de problemas vía FACH se manifestará también en el entusiasmo por crear una nueva Federación. Como Paulino indica *“una federación de nuestro propio gremio”* donde comienzan a saltar aspectos que no son muy visibles en la relación SMT y FACH, como la pertenencia identitaria como demanda vital histórica que realmente se identifique con el mundo de trabajo del transportista manual y que tenga su poder federativo propio.

4 EL SMT, LA FEDERACIÓN DE TRABAJADORES CON CARRETÓN y ESTIBADORES y OTRAS INSTITUCIONES.

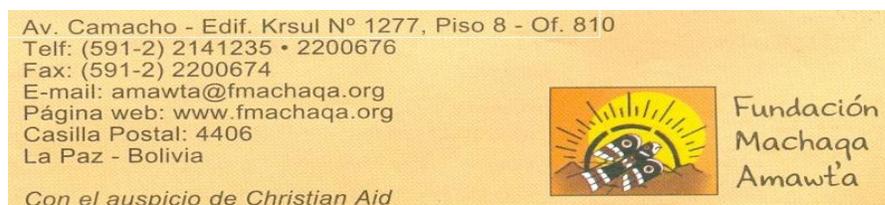
“Una federación netamente de nuestro gremio”



En: MachaqUru “De la exclusión al protagonismo” La Paz, diciembre de 2009.

La nueva Federación a la que se hace mención en la marcha del carretonazo, es la propiciada por la Fundación Machaqa Amawt’a llamada “Federación de Trabajadores con Carretón y Estibadores” (FTC). La formación de la FTC fue resultado de un apoyo externo comandado por la Fundación Machaqa Amawt’a (MA). Dicha Fundación tiene como población objetivo a la población aymara para sus políticas de beneficencia. Como me indicó Germán Cáceres funcionario de esta fundación encargado de la población de

cargadores, él decía que como los cargadores son en su mayoría migrantes aymaras estos cabían dentro de su población objetivo. Cuando le pregunte qué objetivos tenían con los MiniTransportista el me indico que eran tres aspectos: 1-Educación 2-Fortalecimiento Organizacional 3-Dignidad Laboral. (Entrevista a Germán Cáceres 7/10/2010). La Fundación Machaqa Amawt'a es una entidad sin fines de lucro que según su discurso institucional se maneja en el campo de *“Contribuir al fortalecimiento de los pueblos indígenas, en el área rural y urbana”* y *desarrolla actividades educativas, de fortalecimiento productivo y organizativo”, dentro de ese marco el MA tiene el programa de apoyo a las iniciativas barriales (PAIB) que trabaja con sectores migrantes en el área urbana de La Paz y El Alto, como los cargadores, con el objetivo de generar mejores condiciones laborales, ejercicio responsable de la ciudadanía, diversificación laboral y dignificación social y cultural* (Boletín de Machaqa Amawt'a, Diciembre de 2009)

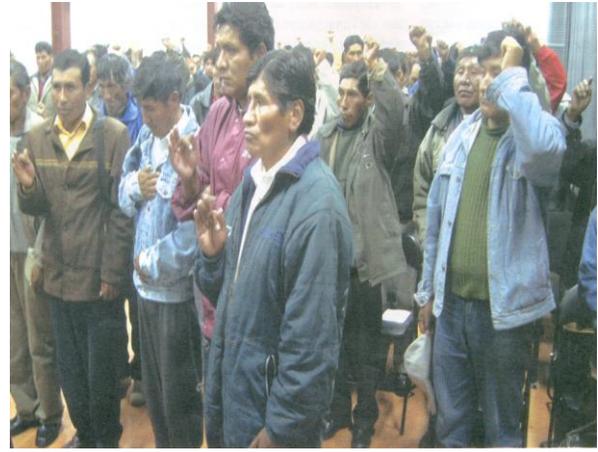


En: MachaqUru “De la exclusión al protagonismo” La Paz, diciembre de 2009.

La Federación de Trabajadores con Carretón y Estibadores creada en 2008, reunió y reúne a distintas organizaciones del Transporte Manual tanto del Municipio de El Alto como del Municipio de La Paz y circunstancialmente de otros municipios, entre estas se encuentran: *la Asoc. de Minitransporte 15 de Febrero, Sind. De MiniTransporte, Carga Manual y Serenos Villa Dolores, Asoc. de Porta equipajes Terminal de Buses, Asoc. de Estibadores Uyustus Alto, Asoc. de Estibadores Calle “Angélica Azcui”, Asoc. de Trab. con Carretón IV Central Abaroa, Asoc. de Estibadores Calle “Antonio Gallardo”, Asoc. de Trab. Con Carretón Central Villa Fátima, Asoc. con Carretón 16 de julio Sector Norte, Asoc. de Carretones 25 de Marzo Calle “J. Arzabe”, Asoc. de Estibadores Puente Vita Av. Bs. As., Asoc. “5 de Agosto” Polcoco Prov. Los Andes.* La directiva está encabezada por un Secretario General o ejecutivo y demás cuerpo directorio (existen las carteras de salud, dignidad laboral y educación) que se elige en diciembre y tiene una duración de un año y fue en 2012 que obtuvo su personería jurídica como indica Eliseo Aquice afiliado al SMT y ex ejecutivo de la FTC (entrevista a Eliseo 03/07/2013).



Primer Directorio de la FTC, en el centro y con el micrófono en mano José Luis Alvares Cari. Fotografía extractada de “Machac Uru” de la Exclusión al Protagonismo, pagina 6, boletín publicado por Machaqa Amawt’a, diciembre 2009



Posesión de la FTC. Fotografía extractada de “Machac Uru” de la Exclusión al Protagonismo, pagina 6, boletín publicado por Machaqa Amawt’a, diciembre 2009

José Luis Álvares Cari fue el primer Secretario Ejecutivo de Trabajadores con Carretón, vivió en la zona el Tejar de ciudad de La Paz, trabaja de Cochero y fundó en 1983 junto a su padre Macario Alvares Michma y Clanedario Chauca la Asociación 15 de Febrero con 35 afiliados⁹³, José Luis Alvares Cari estuvo como secretario ejecutivo de la FTC en la gestión 2009, hasta que se produjo una crisis y José Luis Alvares abandono su cargo entonces Eliseo Aquice miembro del SMT asumió interinamente para luego ser titular como Secretario Ejecutivo de la FTC desde el 2009 hasta el 2011 (entrevista a Eliseo 03/07/2013).

Ahora bien para comprender la historia de la FTC y su relación con el SMT, se debe tomar en cuenta la aparición de la ONG-Machaqa Amawt’a como precursora en la idea de afiliar a las organizaciones del Transporte Manual en un ente matriz como la FTC. Esta ONG impulso la creación de la FTC acercándose a las organizaciones establecidas como el caso del SMT e impulso a otros trabajadores manuales a que se organicen y consigan su

⁹³ Citado del boletín que saco Machaqa Amawt’a con el nombre *Machaqa Uru “De la exclusión al protagonismo”* La Paz, diciembre de 2009. En este boletín MA toca el tema de la marcha del carretonazo y tiene algunas entrevistas a transportistas manuales.

personería jurídica para afiliarse a la FTC como es el caso de la Asoc. 15 de Febrero (el Tejar). Se podría decir que Machaqa Amawt'a ayudo al sector de los transportistas manuales del tejar del municipio de La Paz organizándolos en una Asociación y que mediante esta bandera de haber ayudado a la Asoc. 15 de Febrero se valió para acercarse a otras organizaciones consolidadas como es el caso del SMT quien para ese entonces ya tenía una vida orgánica ampliamente recorrida. Recuérdese que el SMT ya tenía personería jurídica y era reconocida por la alcaldía y estaba afiliada a la FACH. Siendo que Machaqa Amawt'a de alguna manera manejaba a la Asoc. 15 de Febrero promociono a que el primer Secretario Ejecutivo de la FTC sea un afiliado de esta asociación y por esta razón fue José Luis Alvares transportista manual de la Asoc. 15 de Febrero quien fue el primer secretario ejecutivo de la FTC produciendo descontento de parte de la SMT de Villa Dolores de El Alto. El SMT consideraba que ellos eran quienes deberían tener la jefatura de la FTC poniendo a uno de sus afiliados a la cabeza siendo que ellos ya tenían un prestigio y capital organizativo más desarrollado que otros sectores (y que eran los que tenían una mayor población de afilados). Los Transportistas Manuales de Villa Dolores consideraban que legítimamente le pertenecía el derecho de tomar la rienda de la FTC. Machaqa Amawt'a diseño o como indico Faustino Rojas afiliado al SMT asesoró al transporte manual para crear una Federación de su propio oficio/forma de trabajo que aglutine a todas las organizaciones del transporte manual a nivel departamental. Por otra parte MA mediante la FTC oriento el pliego de demandas que debería tenerse en la marcha del carretónazo. **De esta manera los discursos oficiales del FTC tuvieron demandas de obtener cualquier ayuda por parte del Estado. Sin embargo el SMT se dio cuenta que la principal demanda que se podía pedir desde la federación era de autoidentificarse como un sector autónomo y propio de su oficio,** que escapaba de alguna manera a las demandas convencionales que pedía Machaqa Amawt'a como el seguro de salud, exámenes médicos etc. **El SMT trato de modelar un discurso que visibilice y reclame una identidad propia, bajo la ambigüedad de asumir un discurso miserabilista** por una parte, pero interpelando por otra parte los estigmas que se adosan a este sector y reclamando una identidad dignificada.

“No nos conoce nadie”

Tilly y Tarrow indican que los *movimientos sociales al movilizar sus recursos también construyen significados, símbolos que plasman sus identidades*, existen a la vez construcción y adopción de discursos que se convierten en soportes en un tiempo determinado en las acciones colectivas (en Mamani, 2004; 14, 15). Así podemos entender que en las movilizaciones colectivas se va visibilizando y construyendo una identidad específica porque esto despierta los cuestionamientos del sí mismo. Es por esto que se plantean y se transmiten: discursos, significados y símbolos de auto-identificación constituidos y constituyéndose. La marcha del carretón visibilizó la identidad que quiere forjar el SMT: la nueva identidad que se mostró arriba, y la corrección, sublimación, negación de los atributos desacreditados que se le atribuyen a este sector. **Contradictoriamente, al mismo tiempo, aceptaron ser el blanco de su diferencia**, en esta última situación es donde aparece lo que Goffman (2006) llama *ministralización*, es decir el SMT como sector estigmatizado acepta de cierta manera su diferencia estratégicamente (Wacquant, 2013). Así trata de mostrar al público sus más hondas carencias (miseria). En esta tarea los discursos del sector expuestos por Paulino, Nicolás, etc. miran y exponen al sector de los transportistas manuales como; *gente sufrida que no ha recibido ni siquiera un pan, y que principalmente no son (re)conocidos en ninguna parte (ni su forma de trabajo, ni su sufrimiento, ni su existencia)*. En José Luis Alvares, se percibe un discurso finamente adecuado a la situación (como se iba al ministerio de salud) por eso la consigna de mostrar los *“sufrimientos corporales⁹⁴ por la tarea humilde que realizan... y la necesidad de recibir atención médica y que el actual gobierno se preocupara de ellos”*.

Por otro lado, si bien la red de resolución de problemas teje factores comunes en la relación pragmática SMT, FTC y FACH, **la relación con la FTC tiene una particularidad distinta**: en primer lugar **aquí se plantea un juego de identificaciones** (en parte desde la

⁹⁴ Con esto no se quiere decir que el sector del transporte manual no sea vulnerable a sufrir accidentes (sector de riesgo) y lesiones corporales por la forma del trabajo, en reiteradas ocasiones se pudo constatar accidentes graves y leves de los afiliados del SMT cuando tenían que cargar, descargar y transportar cargas, o simplemente cuando la gestión del cuerpo declinaba y los dolores del cuerpo se acentuaban y así también se potenciaban enfermedades, pero muchos de los afiliados curan sus cuerpos con recetas basadas en hierbas, etc. y la consideración de asistir a un hospital o contar con un seguro de salud está muy lejos de su realidad.

identidad nueva que se quiere forjar y la negación simbiótica del estigma) porque el sector al querer salir del anonimato debe reconocerse a sí mismo y en sus otros similares. En la marcha del carretonazo podemos notar que el SMT se siente bien al formar parte de esta federación en contraposición de formar parte de la FACH. Es innegable que hay un juego de interés material (relación pragmática) por parte del SMT en sus relacionamientos, siempre lo habido, pero como se dijo, no solo es un interés materialmente ciego, también hay un juego de identificaciones (pertenencia identitaria). El SMT tuvo siempre una relación coja al querer identificarse con la FACH porque como se dijo ambos corresponden en la cotidianidad de su trabajo a mundos de vida distintos aunque formen parte de la cadena del transporte. El SMT vio en la FTC la integración “total” de sus aspiraciones, no solo representaba una forma de establecer una red de resolución de problemas, también era posible una representación identitaria en una complementación más cercana de mundos de vidas similares.

Al relacionarse con el FTC, el SMT se encuentra con una institución distinta con la cual no estaba habituada a relacionarse. El SMT al igual que otras organizaciones de su espacio social están relacionados directa o indirectamente con esferas estatales (Alcaldía) y vecinales, etc. pero en este caso el SMT no se había relacionado con Organizaciones No Gubernamentales, como sucedió con la Asociación 15 de Febrero y con Fundación Machaqa Amawt'a. **Se podría decir que la MA, al acercarse al SMT, lo hizo bajo un programa externo que en muchos aspectos no entendía en su complejidad las pugnas de relaciones de fuerza que existen entre organizaciones en el Transporte Manual**⁹⁵ (con su mencionado programa de apoyo sindical de parte del MA a la FTC), en distintos comentarios de los afiliados del SMT sobre la relación con la FTC, estos indicaban que; Germán Cáceres (funcionario de MA) símbolo del MA los habían **utilizado**⁹⁶ solo para lograr la personería jurídica de la FTC, ya que el SMT tenía personería jurídica y las otras

⁹⁵ Entre los conflictos internos dentro del transporte manual como se dijo se encuentra la disputa por el área de trabajo, sin embargo la extensión de este conflicto también se podría reproducir al querer tomar el control total de las organizaciones del transporte manual mediante la federación, es decir la organización (llámese sindicato o asociación de base) que pueda influenciar en la federación y tomar su hegemonía podrá captar mayores beneficios para su organización.

⁹⁶ Por esta intromisión el SMT se alejó de la FTC produciendo una crisis, esta Crisis de la Federación se pensó subsanar con la organización de un campeonato de toda la federación en el complejo de Munaypata, quien organizó este campeonato fue Germán Cáceres funcionario de MA.

organizaciones no, según el SMT la personería jurídica de la organización de base es requisito para conformar una federación (se necesitarían tres personerías jurídicas para formar y legalizar una federación), por eso el SMT se considero así mismo como la más importante siendo que las otras organizaciones no tenían personería jurídica en su mayoría. Por esto el SMT sintió que fue utilizado instrumentalmente para la creación de la FTC, para luego irlos excluyendo de su mando. Por otra parte hay una especie de *ventrilocuismo* sobre el FTC por el MA. Aquí pasa lo que Goffman (2006) llama “proceso de aceptación del estigma”. El estigmatizado al querer corregir su defecto buscara o se encontrara con servidores fraudulentos o técnicos prácticos, que recomiendan (los otros hablan por y mediante ellos) como se debería corregir los problemas del sector. El grupo estigmatizado al mismo tiempo sufre una *alienación exa-grupal* porque también se le dice al grupo que acepte lo que se le da como una buena promesa del proceso de su normalización⁹⁷. Ejemplo de esto es el que se pudo evidenciar cuando el MA al hablar por el transporte manual hizo un pliego de pedidos expresos en la marcha del carretonazo como; seguro de salud⁹⁸ (y otras) que quizá nunca lleguen a este sector por la misma dificultad e irrealidad que representa. Al filtrar las expresiones de pedidos del sector del transporte manual se presenta como mediador “oportuno” y activo una red vieja de resolución de problemas con una institución a gran escala como el Estado. Al activarse esta otra red se reproducen y se integran las correcciones posibles, pero esta vez ya desde el Estado comandado por el gobierno de turno.

⁹⁷Por otra parte el MA también se alejo de la realidad laboral de transportista manual al querer ayudarlos dándoles maquinarias de coser no se sabe si con el afán de reconvertirlos a otras actividades o su diversificación laboral, la maquinas de coser posteriormente fueron vendidas por el SMT de esta venta el dinero fue para el patrimonio económico del SMT (Diario de campo, 07/07/2013).

⁹⁸Dicho pedido de seguro de salud, solo se quedó en simples pruebas de laboratorio, posteriormente como indica Don Antonio; “Los del directorio todo hacen (macanas) nos han hecho sacar sangre para nada, días nos han hecho perder, con esa sangre se han debido hacer la plata, dicen que la sangre es caro... a ver cuánto nos han sacado, hasta orín en frasco nos han pedido, esos resultados no nos han devuelto y no hemos conseguido. Yo desde que me han sacado sangre me sentido débil me enfermado, me hecho poner suero con eso he mejorado” (entrevista a Antonio, 03/04/13).

5 EL ESTADO Y EL SMT

“Nos habíamos olvidado de ustedes... que levante la mano que reciben”



Jose Luis Alvarez y Ramiro Tapia, firmando el convenio de salud. Fotografía extractada de “MachacUru” de la Exclusión al Protagonismo, boletín publicado por Machaqa Amawt’a, diciembre 2009.

En lo concerniente al sector informal y el Estado boliviano, existe una relación mediada por individuos organizados en sindicatos o asociaciones (nueva condición que acepta el Estado en estos últimos tiempos pero sin tener una clara política sobre estos ver Wanderley, 2009). Dichas organizaciones establecen **demandas** (por eso la frase en el día del paro *“el que está organizado recibe algo”* que también significa salir de la sombra) al Estado y este comprende y trasmite estas señales de relacionamientos, en un contexto específico. Como dice Tarrow (en Mamani 2004) esto se yuxtapone a la creación de oportunidades políticas. El propio Estado abre oportunidades, a la vez son las mismas acciones colectivas mediante sus redes las que crean sus oportunidades. La dramatización que ofrece el gobierno de turno (2009) y la FTC mediante el relacionamiento que se produjo en la marcha del carretonazo, parece haber surgido por la casual oportunidad política (un juego complejo de complicidades entre el MA y los Transportistas Manuales) en el ambiente generado por la futuras elecciones presidenciales que se avizoraban. Los agentes prebendales que representan esta coyuntura, se personificaron en las figuras del ministro del MSyD y el viceministro de Movimientos Sociales, que utilizaron en un principio la ministerialización del Transporte Manual en sus discursos, es decir les atribuían su calidad de humildes, olvidados, marginados, y ofertaban y recordaban los paquetes de asistencia social a los que

podían acceder⁹⁹ (por ejemplo todos los beneficios que citó el viceministro como: la renta dignidad, el bono Juancito Pinto, Bono Juana Zurduy, programa de alfabetización y o sí puedo). Además, ofertan una “**inclusión mágica**” al seguro de salud y su inclusión para dejar de ser anónimos y marginales. Producto de este acto de prebenda coyuntural, solo se llegó a un convenio firmado para hacer unas pruebas de prevención que están dirigidas frecuentemente para poblaciones paupérrimas (en posteriores entrevistas a Eliseo Ex-Secretario Ejecutivo de la FTC y Germán Caceres del M.A se le pregunto en qué quedó, lo de los análisis, ellos indicaron que se hicieron pruebas de sangre y de orina, nada más, que el convenio fue rechazado por la actual ministra de salud ya que no tenía ningún fondo para realizarse (cuaderno de campo 09/08/10). Por lo tanto el Gobierno (en representación del Estado) con sus ministros, utilizaron las reivindicaciones del sector del Transporte Manual expresadas en la marcha del carretonazo como un acto de **prebendalismo**, estableciendo de esta manera una vieja forma que tienen de relacionarse circunstancialmente las instituciones estatales con el SMT.

6 EL FIN DE LA RELACIÓN SMT Y LA FTC, Y LA RECURRENTE MANERA DE RELACIÓN DEL SMT CON EL ESTADO Y LA SOCIEDAD

Goffman indica que el estigmatizado puede diseñar una **política de la identidad**; para esto los representantes (tanto nativos como foráneos) de los estigmatizados pueden “elegir” qué políticas de identidad pueden asumir y cuáles son los inauténticos ofrecidos para rechazarlos. Los representante nativos del SMT que llegarían a ser los dirigentes (y en suma todo su cuerpo orgánico), se dieron cuenta que si bien la relación SMT y la FTC pudo haber sido una conexión para resolver las carencias materiales, esta relación contaba con muy poco soportes para auto-sustentarse (aparte de la grandiosa cohesión por la auto-identificación en torno a su misma forma de trabajo) esto debido a la conexión indirecta con el MA. Por ejemplo, el SMT vio al MA también como un amigo instrumental intruso, incapaz en toda su dimensión de comprender al sector¹⁰⁰, esto produjo un efecto

⁹⁹ Como indican Rojas y Guaygua “*la ciudad de El Alto se convirtió (o la convirtieron) en un gran laboratorio social de los programas y políticas de ajuste*” (Rojas y Guaygua, 2001: 11)

¹⁰⁰El MA después de concertar la marcha del carretonazo se dedicó principalmente a legalizar a la FTC (ya que según Eliseo este es el específico “**contrato de ayuda**” que se comprometió hacer el MA, en entrevista a

correlacional negativo en la relación con el FTC, así la FTC que surgió como un **anhelo de autonomía identitaria** principalmente, fue perversamente manipulada por el MA según el SMT, y se convirtió para el SMT en una federación poco atractiva, llevándolo a romper y sepultar la relación con la nueva federación que representaba a los que tenían el control sobre ella (MA principalmente) y no al sector laboral representado por el SMT. En la crisis que se presentó en la Federación de Trabajadores con Carretón cuando se quiso subsanar la relación de la FTC con sus organizaciones de base (más que todo con SMT) a través de un campeonato para cohesionar otra vez a la federación, muchos afiliados del SMT recuerdan que uno de ellos grito en voz viva en la cancha de Munaypata“ *!Germán Cáceres hijo de....¡*” (cuaderno de campo, 12/09/13)

En la relación de poder sobre el control de la FTC, se puede apreciar que el SMT tuvo una marcada aspiración de conglomerar y mandar una organización mucho más amplia que su sindicato (por sentirse el SMT una organización ya consolidada). Pero esta aspiración de control de una federación también se repite en otras organizaciones de su misma forma de trabajo. Esto sucede actualmente con el rival territorial del SMT, la Asociación Transporte Libre de 12 de Octubre. La lucha de poder por el control de una federación propia, se traducirá como hegemonía que representaría la apropiación de ciertas áreas de trabajo, conflicto siempre presente entre el SMT y los ATL de 12 de octubre. Tales conflictos son frecuentes las demás organizaciones de su misma forma de trabajo, lo cual produce que no se puedan formar una organización de más largo alcance como una federación o confederación. La lucha por manejar completamente la FTC fue una de las condiciones para que el SMT esté interesado en formar parte de esta federación. En los hechos, al formar parte de la FTC los del SMT no pudieron consolidar su poder sobre esta nueva organización y comenzó a desvanecerse la relación FTC - SMT. El SMT al no controlar la FTC por haberse interpuesto el MA activará la memoria colectiva y desde este momento tomara latencia el sentirse engañados por instituciones de cierto corte (ONGs y el Estado en parte¹⁰¹), pero como se dijo el hecho de “pedir” seguir en ese juego de sentido, también se

Eliseo 03/07/14). Algunas otras acciones del MA dirigidas al SMT estuvieron orientados a tratar de ayudarlos; dándoles una máquina de coser que después de formar parte por un tiempo del patrimonio obsoleto de la organización, el SMT decidió vender esta máquina para que vaya a los fondos del sindicato.

¹⁰¹ “Hoy después de haber conversado con Edwin, Hernán, Antonio, Julián y tantos otros: siento que se ha sembrado una especie de desconfianza hacia los foráneos (esto me incluye a mi) a raíz de la relación trunca

inscribirá en su subconsciente colectivo para edificar su “autoengaño” y seguir guardando las esperanza de conseguir algo para el sector, quebrándose y reconstituyéndose de esta manera, una forma particular de interrelación. En la actualidad (2016) el SMT continúa afiliado a la Federación Andina de Chóferes 1ro de Mayo y goza de una buena relación ya que la FACH constituye un resguardo para la conservación del trabajo del transportista del SMT, esto hasta que cambie de coyuntura para llegar a los propósitos fundacionales del SMT que es mejorar su condición de existencia.

Si bien podemos percibir que en términos de resultados objetivos la relación FTC-MA y el Estado no representa un gran logro para el SMT, los pedidos tácitos desde los transportistas manuales (que desbordaron al rótulo de ofertas expedidas por las instituciones prebendales) como: **“el reconocimiento de la sociedad a la existencia de su nueva y antigua forma de trabajo”** fue no solo una interpelación colectiva ministerializada, sino fue un intento de mostrarse a la sociedad en su plenitud.

de la FTC-MA. Dicha relación, más allá que haya conseguido unos overoles, una máquina de coser, exámenes médicos y la marcha del carretonazo, etc. siento que dejo la mirada en tales instituciones como un oportunismo individual es decir solo los mediadores y algunos representantes nativos se benefician realmente y la mayoría de los afiliados no” (cuaderno de campo 18/02/14).

CONCLUSIONES

De q'epirapitas a MiniTransportista

Los cambios internos en la forma de producir el transporte manual fueron adecuaciones técnicas tanto en el medio de trabajo como en las técnicas corporales. Estos cambios se produjeron a la par de territorializar su espacio laboral, estructurarse organizacionalmente, y construir una nueva identidad. Fue todo un proceso el que sucedió en el transporte manual, en el Sindicato de MiniTransportes de Carga Manual, Estibadores y Serenos El Alto, desde el año 1980 a 2016.

Las primeras incursiones de los transportistas manuales en la Feria de Villa Dolores según relatos de los *antiguos* (fundadores) como; Carlos, Benjamín y otros, fueron de mantención y apropiación del territorio de manera violenta y una constante presencia para prestar su servicios, todo esto bajo condiciones precarias, vulnerables y frágiles. Para llevar más cargas y maximizar su capacidad, los transportistas manuales utilizaron la carretilla y el triciclo, de cuya composición se produce el actual medio de trabajo, el coche. Al mismo tiempo las técnica que se utilizan con el cuerpo se van manteniendo y desarrollando otras. Para formalizar y establecer soportes que refuercen la legitimidad de la organización y en la génesis del control del territorio sobre el espacio de la feria de Villa Dolores, los transportistas manuales fundan el SMT en 1985 y se inicia una lucha y juego de legalidad de la organización con el logro de la personería jurídica (1996). La legalidad y la legitimidad de la organización constituye una **colectividad cada vez más consolidada**, producto de esto se establecen los siguientes rasgos institucionales de la organización laboral del SMT: directorio (elecciones), tarjetas de operación, concesiones, placas, oficina, regularidad en la presencia del afiliado en la organización y en el área de trabajo, etcétera.

Las formas que se van presentando en el transporte manual, son una combinación para designar y nombrar cada manera de traslado por la capacidad de carga y una connotación subjetiva de estatus interno, que se trata de publicitar hacia afuera. Así el **nombre de MiniTransportistas** es un juego situacional que en determinados momentos sirve para designar a todo el grupo del SMT, y en otra designando específicamente a la modalidad de **cocheros**. Si bien se podría decir que el cochero es quien realmente por su capacidad de

carga y medio de trabajo es el minittransportista, esto no explica por qué el nombre de *q'ipiris o aparapitas* desde este sector se lo quiera extinguir o borrar, y cambiarlo y encubrirlo en un tono de desarrollo por el nombre de **estibadores**, que en determinados momentos son también minittransportistas y en otros no. Si la modalidad de traslado de mercancías que se realiza con el cuerpo es similar la que realiza el q'epiri y el estibador, ¿por qué el estibador puede llegar a ser minittransportista y el q'ipiri no?

Consolidado, pero en constante desarrollo, el SMT comienza a controlar el ingreso a la organización y por ende al espacio laboral en plena posesión, se diferencia antiguas y nuevas formas de ingreso, institucionalizadas y des-institucionalizadas por el SMT. Entre las antiguas están el **aguantar** la carga solo con el cuerpo; aguantar espacios sin oferta del servicio, todo esto por un tiempo, hasta que el **nuevo** asuma la cotidianidad y el esfuerzo que representa esta forma de trabajo (se desarrolla una consciencia contextual por ser transportista manual). La institucionalización de la nueva forma de ingresar al SMT es la acentuación de elevar el costo del ingreso en dinero, se deja de lado el reconocimiento del estoicismo de la cotidianidad de su trabajo por la capacidad fiduciaria del aspirante a minittransportista. Se produce así un choque de reconocimientos entre antiguos y nuevos que se expresa en: *“nosotros hemos sufrido por tener este trabajo”* contra *“yo me he comprado el puesto”*. Sin embargo la consciencia de ser transportista manual en el sentido de poder con este tipo de trabajo, si bien ha dejado de ser un requisito para ingresar al SMT se lo ha llevado a un plano de prestigio interno ambiguo; el poder manejar y ser versado con la carga es un prestigio que es reconocido por los demás, siempre que esto no produzca acaparamiento de cargas en detrimento de los demás; esto es lo que sucede con los llamados *kamaneadores* del SMT.

Al formalizar su existencia con la personería jurídica el SMT busca y aprende un lenguaje institucional estatal y público. Sus dirigentes ya hablan de **concesión del área de trabajo, placas, tarjetas de operación** y esto lo lleva a establecer canales de relacionamiento con aparatos burocráticos estatales como la alcaldía (GAMEA) y su dirección de tráfico y vialidad, tránsito de la policía nacional, todo con el fin de fortalecer la posesión de sus territorios laborales y su derecho de propiedad y locomoción por ser legales. Estas instituciones estatales especialmente Tráfico y Vialidad, por su parte son sorprendidas y

hasta hoy no tienen fuerza ni autoridad para dirimir conflictos por el territorio laboral entre transportistas manuales. La función que tienen, es más de conciliación y se remiten a otorgar áreas de trabajo y placas de forma difusa; es decir no saben sistemáticamente si el SMT realmente hace lo que les indican: de ahí en parte que el SMT puede con autonomía manejar sus zonas y la cantidad de su población estratégicamente. Por su parte, el SMT, al establecer estas estrategias, constituye coetáneamente a su ser social (Bourdieu, 1997) que es: *el deseo, pretensión de expansión del dominio territorial para conseguir más áreas de trabajo y así prever su existencia y predominio organizacional y laboral en el transporte manual*. El SMT cuenta con 4 concesiones zonales, de estas Villa Dolores es su territorio vital (su espíritu de rentabilidad que marca su verdadera pertenencia territorial). Las otras son sus zonas marginales, aunque el *ethos* del SMT es el control de más territorios, en los hechos este es más un juego estratégico (acercarse o alejarse) que un real control (mando) sobre sus zonas marginales. El SMT puede de manera instrumental utilizar a una de sus zonas marginales si el interés aumenta, si esta se vuelve vital, y la parada zonal también puede tratar de conseguir favores del SMT; es una relación de fuerza antes que una imposición vertical.

Como una de las diferencias con el transporte de pasajeros (motorizado), en el SMT en la modalidad de cocheros no hay una relación laboral de renta al propietario del medio de trabajo (semiarrendio, relevo). Lo que existe en el SMT es el **reemplazo**. El reemplazo se produce cuando algunos cocheros tienen otras actividades (volver a su pueblo o tener otro trabajo, etc.) que le demande la mayoría de su tiempo y ya no pueda trabajar como cocheros. Al estar solventando las obligaciones con la organización y al no percibir ningún ingreso por esto, el afiliado puede que le resulten saldos negativos y por lo tanto prefiera dar una especie de comodato a otra persona (la mayoría de la veces a un familiar) el puesto y la unidad de transporte, para que este la usufructúe por un tiempo. Así el reemplazante usufructuante por esta especie de comodato (aunque se sabe que algunos cocheros ya están empezando a dar su coche y su puesto temporalmente por acuerdo a cambio de una renta) asume las obligaciones que demanda la organización.

Estrategias de producción de la circulación de mercancías;
El Arte del Transportista Manual

El transporte manual ha sufrido cambios a lo largo de su existencia y ha sido blanco de distintas interpretaciones. Se ha hablado del transporte manual principalmente desde relatos costumbristas, resaltando aspectos “extraordinarios”. Fue el poeta Jaime Saenz (1972; 1979) quien popularizó al “*aparapita*” de La Paz, describiendo su forma de vestir, su procedencia migratoria, pertenencia étnica, vicios como el alcoholismo, su increíble capacidad para cargar y lo poco que cobra por este servicio, etc. Partiendo de estos supuestos literarios, se fueron ocultando y sedimentando los verdaderos soportes por los cuales se sustenta esta forma de trabajo en su quehacer cotidiano. Debería ser esta la inquietud que nos motive a alejarnos de esta imagen prefabricada y etiquetada por los otros (prensa, novelistas, artistas) y escudriñar sin adornos literarios la *cotidianidad laboral* secante de los transportistas manuales y el porqué de su existencia como una forma más del transporte, hasta nuestros días.

Para entender cómo se sustenta este trabajo y como se despliegan sus estrategias debemos tomar en cuenta sus *medios de trabajo propios* y sus representaciones, **entre los cuales están: el espacio, el coche, la escalera y el cuerpo**. De esta manera partiendo por los medios de trabajo podemos hacer visibles los engranajes del *proceso de trabajo* donde se descubre la *cotidianidad laboral* del transportista manual en el SMT.

El **espacio** del minitransportista es conflictivo¹⁰² por una parte debido a la composición del mercado de trabajo que hace que los actores laborales luchan no solo por tener trabajos formales, ahora también se lucha para **ingresar** y **mantener** espacios laborales que eran desdeñados y de fácil acceso¹⁰³. Para esto la constitución y mantención de la organización es clave para entender la dinámica de estos espacios laborales, por otra parte el conflicto en la gestión del espacio también es interno, la disputa por micro-monopolizar espacios

¹⁰²Quizá se esta sea la razón para que no haya una categoría como menciona Goffman (2006) es decir un grupo preparado para la acción colectiva con una pauta estable y totalizadora de interacción colectiva. El transporte manual está atravesado por conflictos territoriales y su unión no es determinada por su forma específica de trabajo sino por la crisis laboral que tiene como efecto agrupar a personas para favorecerse mutuamente, creando tensiones laborales territoriales.

¹⁰³Se podría decir que las organizaciones que operan en el SIU están regulando la oferta y la demanda del mercado de trabajo porque “re-cualifican” al trabajador, hoy entrar al mercado de trabajo urbano informal no es sencillo. También están cambiando los patrones migratorios rural-urbanos.

laborales dentro de la feria es entre afiliados. El SMT al tomar colectivamente la **posesión**¹⁰⁴ de la feria, debe habitar y defender este territorio. Se da en ese momento una clase de *posesión externa* del espacio, la forma en que realiza esto son las llamadas **batidas**, que son una afrenta a los ambulantes (los de afuera). Pero no se llega a ejercer violencia, aunque muchas veces se llegue a peleas y decomisos. Las batidas son una estrategia de legitimación, un acuerdo en tensión, ya que al SMT le significa y significó gastos de inversión para originar y mantener la posesión exclusiva de este espacio laboral. Los conflictos por las *posesiones internas* en el SMT, son por mantener monopolios de demanda. Como indico Samanamud (2003) pese a que se embandere un discurso de hermandad y unión desde las organizaciones gremiales, esto no borra las relaciones de fuerza que se tejen en las interacciones cara a cara en el trabajo cotidiano a nivel micro. La explotación conjunta de la feria ha creado **estrategias personales** para mantener monopolios de demanda como ser: tener latente una red de caseritas aunque esta sea una relación frágil porque se basa en la regularidad y la confianza de reafirmar constantemente lealtades en el micro-sector de explotación personal conquistado. Estos espacios de privilegio se ganan también por la capacidad del cochero de cargar más cargas, etc.

Por otra parte el **ingreso o traspaso** (que es una medida que denota otra característica del *ethos del SMT que es de regular la oferta y demanda de su servicio*) en este espacio laboral se da solo mediante la organización (Aleman, 2008), y para esto el aspirante a MiniTransportista debe contar con soportes como ser un acercamiento y conocimiento previo de esta forma de trabajo, al mismo tiempo tener a la mano una red social que lo haya predisposto al acercamiento a este espacio social: otro soporte es *ministerializarse* (mostrar un defecto y ayudarse con esto) porque el SMT maneja el discurso que “*este es lugar para gente que no tiene trabajo*”, y por último debe contar con el dinero suficiente (capacidad fiduciaria) ya que debe realizar gastos de inversión. El ingreso al SMT otorga al mismo tiempo el **beneficio de recuperar el capital invertido** (se redistribuye en virtud por la

¹⁰⁴ Prefiero hablar de posesión antes que de propiedad del espacio público, porque propiedad parece describir una visión estática en el manejo del territorio, en cambio me parece que posesión muestra las tensiones que se presenta en el manejo del espacio laboral en conflicto, un conflicto que ya no es tanto en contra del estado (gobiernos municipales) como ente principal que regula el manejo del espacio público, sino un conflicto contra los de: *afuera*, los llamados ambulantes, en este conflicto es que los comerciantes (demandantes del servicio) y vecinos (propietarios indirectos de estos espacios) aprovechan para actualizar sus relaciones de fuerza e influencia hacia el SMT.

posesión colectiva de la feria) siendo que el saliente-**traspasante** al vender su puesto/acción se queda con la mayor parte por esta transacción pecuniaria. Por eso el gasto en el ingreso es una inversión, un guardar el dinero. Como uno de los fines del SMT es de dar trabajo a los que no tienen, no se puede comerciar (negociar) con la venta del puesto en el SMT por eso se debe cumplir tres años antes de traspasar.

Otro medio de trabajo es el **coche** que ha sido el fruto de un proceso de ensayo y error, su diseño es un dialogo constante entre él, cochero, los requerimientos del trabajo y la interpretación del cerrajero que lo construye. El cochero hace construir el coche para sacarle el mayor beneficio según la capacidad de peso que pueda manejar, relacionado con la gestión de su fuerza de trabajo y su sentido de rentabilidad. El coche también está investido de un sentido de capacitar al cochero para desarrollar su trabajo satisfactoriamente, al mismo tiempo tiene connotaciones de reflejar la biografía personal del cochero. También el coche y la placa son un soporte de sustentabilidad institucional. La **escalera** es un medio de trabajo que recién se empezó a utilizar en el SMT, su capacidad de carga es menor porque el diseño es pequeño a comparación del coche, pero le da más movilidad para desplazarse en un espacio congestionado como es la feria; gozan de placas pero tienen un trato distinto en el SMT.

El último medio de trabajo y el que orquesta a los otros medios de trabajo en el proceso de trabajo en el transporte manual es él **cuerpo** en tanto técnicas corporales (Mauss, 1971). El cuerpo en este sentido es un instrumento y centro de trasmisión, mediante la enseñanza y la mimesis de los movimientos (técnica) forjado desde una colectividad laboral concreta, legítima y tradicional. Para esto el SMT trasmite en primer lugar símbolos en los cuerpos de los afiliados (el overol verde con el bordado del SMT, el coche con la placa, la tarjeta de operación). Asimismo **mediante la ayuda y la mimesis se enseña y trasmite las técnicas**, dicha ayuda va paralela a tratar de introducir *pautas morales que se generan dentro del SMT*. Esto se refleja al resguardar la reglas de juego como ser el trato con el saludo, resguardar las jerarquías internas, a cambio de la cual se recibe la ayuda (de esta manera el cuerpo se va curtiendo palmo a palmo, así como la conciencia del transportista manual). Concretamente el cuerpo del transportista manual en tanto instrumento desarrolla **técnicas corporales matrices**. Las *Técnicas corporales por modalidad* tienen la similitudes y diferencias: en tanto que el estibador y el q'ipiri usan la técnicas matrices pero se

diferencian por el enrolamiento al SMT y la incorporación de sus marcos de sentido, solo así se puede explicar que un estibador pueda llegar a ser minitransportista y no así un q'ipiri. Al enrolarse al SMT el transportista manual que utiliza su cuerpo puede explotar el territorio con más libertad y legitimidad que los otros, pero ambos pueden desarrollar estrategias que evadan al SMT por eso son incontrolables. En tanto que el cochero posee un abanico estratégico en las técnicas corporales puede y echa mano de las técnicas matrices y propias del cochero. Las **Técnicas Propias** del cochero son: acercar el coche; acomodar la carga en el coche; juego y guerra con/contra la gravedad, **los contrapesos de la carga en el coche** (principio básico; *la carga debe estar adelante pero no exageradamente* de lo contrario uno se puede voltear) **y el pulso del cochero**. El *pulso* (la mano) convierte el cuerpo del cochero en la medida de su experiencia, en un maquina precisa que calcula, que pone en movimiento el coche, jugando y guerreando con la intolerancia del peso de la carga, solo así se explica la proeza de alzar pesadas cargas. La **ruta** del cochero es una disputa por el espacio en días de auge (se disputa con los taxistas, camioneros, puestos). Elegirla para salir de la trancadera es un saber, un manejo del espacio y los actores de la feria, pero muchas veces no queda de otra que esperar en la trancadera. También se aprovecha en la ruta cargas de paso, según la capacidad del cochero; en la ruta también se presentan los accidentes, por eso Edwin decía: "*(hay que) cerrar la feria en martes y viernes para que no entre camiones, ni taxis*". Otros se refieren a los **puntos de descarga**; la mayoría de la veces se deja las cargas en el piso, pero a veces se debe subir la carga a un camión y para esto se recorre por una tabla haciendo malabarismos con la carga aunque el beneficio económico es mayor. **La pulseada** es una técnica pura del cochero que consiste en alzar la última carga para llevarla a la espalda, utilizando como palanca el coche con ayuda de alguien. Como se puede notar todo este proceso *es un arte*, son técnicas corporales del transportista manual, hechas estratégica y colectivamente. Son un sentido práctico, un conocimiento del juego y las posibilidades de innovación en situaciones concretas, para mantener el ser social del SMT (Bourdieu, 1997; Escobar y Guaygua, 2008). Por último, algo que cabe resaltar como otra de las principales diferencias con los transportistas motorizados son los **ciclos en la economía y la gestión de la fuerza corporal del transportista manual**, más allá del saber del cuerpo del transportista manual que es una máquina que calcula y pone en ultima sus límites, esto no los exime de sufrir

inevitablemente los desgastes físicos precipitados en algún periodo de su desarrollo como transportista manual. Paradójicamente esta es su ventaja y desventaja, ya que el transportista manual se caracteriza por usar su fuerza muscular como combustible para trasladar mercancías, pero llegado un momento como dicen los cocheros: “*ya no hay físico*”.

Nueva dinámica del mercado de trabajo;
Estrategias de trabajo de los Transportistas Manuales

El SMT funge como un **refugio laboral** bajo distintas perspectivas, sirve como un espacio de recepción-cobijo, e incursión a otras actividades. La población que compone el SMT es variada tanto en edades como en trayectorias laborales¹⁰⁵, aunque existen ciertas tendencias que orientan los horizontes y razonabilidades laborales de los cocheros del SMT marcadas por la temporalidad en que se ejecuta preferentemente este trabajo. Así existen tres tendencias, o “modelos” de articulación laboral: los “**mayores**” tienen un horizonte y razonabilidad de terminar su trayectoria laboral como minitransportistas, si bien este trabajo es de fuerza le pueden imprimir su propio ritmo porque le dedican tiempo completo a esta actividad. El uso de su jornada es extensivo (todos los días), no están condicionados hacer un uso intensivo de su tiempo de trabajo para un mayor ingreso económico, y aunque su ingreso es bajo no podría llegar a ser el único, dicho ingreso llenaría su perspectiva que podrían ser solo cubrir sus gastos vitales. Para los “**jóvenes**” el trabajo de cochero es un

¹⁰⁵ Muchas veces se ha tratado, como se dijo, de encasillar al sector del transporte manual bajo ciertos rasgos migratorios-étnicos, desde allí se los generalizaba, indicando que la población del transporte manual estaba compuesta netamente por migrantes rural-urbanos; aymaras, quechuas etc., así se decía que “*todos los transportistas manuales eran de origen rural y que por tanto el origen de su trayectoria laboral comenzaba por ser campesino*”, de esta manera se iba pintando un perfil socio-cultural “único” en los transportista manuales. Ahora bien, en este trabajo se ha intentado de indagar estos “rasgos destacados por los otros”, para esto se indago; el lugar de nacimiento, lengua que se habla y profesión u ocupación, se podría decir que muchos del SMT provienen de distintas provincias del departamento de La Paz, muchos de provincias rurales y otros de la provincia murillo lugar de la mancha urbana. Muchos hablan en lengua aymara tanto en interacciones cotidianas como en asambleas. La profesión u ocupación que declaran es distinta; desde estudiantes, albañil, chofer, agricultor. Si bien hay aspectos que denotan que los minitransportistas tienen una preeminencia migratoria rural-urbana y que pertenecerían a una población étnica aymara, **esto deja de lado: ver la actual dinámica en el transporte manual**, ver por ejemplo el real movimiento del mercado de trabajo urbano y el transporte manual, ya que muchos de los cocheros (y al parecer la nueva tendencia) tienen un perfil ciudadano, el comienzo de su trayectoria laboral es distinto (no solo campesino), la “identidad étnica” no correspondería a una cultural aymara secas, sino a un abigarramiento cultural más complejo.

trabajo de paso (trayectoria laboral latente), por eso en el SMT cada año son más los jóvenes que ingresan, pero también son los más propensos a hacer su traspaso en lapsos cortos. Debido a que preferentemente el trabajo de transportista manual se desarrolla a tempranas horas de la mañana (esto por esquivar las trancaderas en días de disputa por el espacio en la feria y sacar mayor rentabilidad a la jornada) esto es aprovechado por los jóvenes que hacen un uso intensivo de su jornada y si la extienden solo lo hacen en días de auge de carga en la feria (martes, viernes). Están condicionados a tener ingresos económicos altos para lograr capitales y destinarlos a otras actividades con miras de migrar a otro trabajo. Si bien desde su perspectiva el trabajo como minittransportista es secundario, en los hechos es su principal fuente económica actual. Otro efecto de que este trabajo se efectúe preferentemente a tempranas horas de la mañana posibilita la *combinatoria laboral*, efectuada principalmente por los **adultos** quienes tienen otras actividades aparte de ser minittransportistas. En los jóvenes pero más en los adultos se puede apreciar el límite en el ingreso económico que representa el trabajo como minittransportista y por lo tanto los límites que ofrece la feria y la organización en términos de rentabilidad. El adulto, al aprovechar los días de auge, además de extender su jornada a todos los días pero guardándose un tiempo (tiempo de demanda muerta en la feria) para dedicarle a otra actividad, se da cuenta de que sus expectativas solo pueden ser cubiertas tomando otra actividad. Su horizonte laboral es ambiguo: por una parte puede llegar a tener el ánimo de migrar a otro trabajo y aunque en muchos casos lo logre su retorno es probable, por lo cual prefiere combinar ambas actividades sin saber realmente cuál es su actividad principal. Las tres tendencias mostradas, más la consideración de la incursión de mujeres en el transporte manual, nos muestran como los minittransportistas juegan con la dinámica del mercado trabajo para dotarle un sentido estratégico, en una candente y desportillada visión y crisis de trabajos típicos-formales, estables, únicos y protegidos, en una generalizada crisis laboral.

La Nueva Identidad del Transportista Manual

La identidad del MiniTransportista se da a partir de internalizar la importancia de participar regularmente en la organización. En este aspecto **la importancia de las listas** representaría la existencia o muerte organizacional. Es muy importante saber que esto esté presente en todos los afiliados del SMT desde el primer momento, está intenalizado. Por eso se

presenta muchas veces la particularidad de los autocastigos, porque faltarse significa muerte o debilitamiento de la organización y de la apropiación del espacio laboral y por ende del autorreferente de su identidad. Solo a partir de la regularidad en la participación de los afiliados al SMT se puede construir una identidad propia y desde ahí realizar estrategias organizacionales de más largo alcance. La participación de los afiliados se operativiza bajo mecanismos relacionados a su mundo y por este medio se interrelacionan más allá de este. Así los actos festivos como la fiesta de su aniversario, los campeonatos internos, el desfile en el aniversario de la zona, la ch'alla por carnavales, etc. son mecanismos por los cuales se dota una identidad institucional al afiliado del SMT. Aparte de dividir el espacio en porciones territoriales administrativos, surge una identidad sectorial y la organización la articula a la identidad institucional. Así se va generando y dotando al afiliado de una identidad bien definida marcada fuertemente por la mantención y disputa por el espacio. Frágil y sutil **control del territorio que requiere de actores regulares**, por eso se podría decir que incluso las organizaciones gremiales estarían modificando los flujos y las estructuras de traslados espaciales en las migraciones internas. Por otro lado también los del SMT quieren mostrar una información dignificada de su identidad, mostrarse como trabajadores altamente organizados, con masiva participación de sus afiliados, y presentando a un trabajador con pautas morales valorables contrarias a los estereotipos y estigmas que se han hecho sobre estos. El SMT no sólo tiene el fin de mantener su preciada área de trabajo, sino también tiene el fin de interpelar y reivindicar a su sector. Es así que se va formando la nueva identidad de los MiniTransportista del SMT.

La relación del SMT con los demás es un relacionamiento que va más allá de su realidad circundante y tiene aspectos distintos: por una parte la relación del SMT y la FACH es una relación pragmática. Sin embargo el SMT no solo busca una relación pragmática con la FACH, también trata de reconocerse en ellos, es decir busca enrolarse en sus jerarquías y en su estatus¹⁰⁶ y obtener el reconocimiento del transporte en general y así dejar atrás ciertos estigmas. Será qué por eso la ayuda efectiva que recibe el SMT de la FACH es más simbólica y lo pragmático sólo queda en expectativas; es por ello que la relación con la

¹⁰⁶El transporte motorizado en la totalidad de la cadena del transporte goza de un prestigio y legitimidad, el MT mira a la FACH como a una colectividad consolidada y cohesionada y compuesto por actores fructíferos (son vistos como superiores), pero esta legitimidad es ambivalente y se la maneja estratégicamente.

FACH es estratégica: **se distancia o se acerca pero no se rompe**. Por estos motivos la conducta del SMT es la de un “*cazador colectivo*” (no solo de beneficios materiales) que pide y continúa en ese juego de sentido que los orienta a afiliarse o a otra Federación o coyunturalmente seguir los lineamientos de una ONG o algún ministerio. Pero esto tiene por objetivo que mediante las **estrategias de sobrevivencia colectivas** puedan resolver sus carencias, sin que importe el medio, pero si bajo el sustento de su organización. Si bien la relación del SMT con la FACH es de tutelaje (paternal, proteger al SMT), también es un juego estratégico de toma y daca. El desgano y el alejamiento estratégico del SMT con la FACH ponen en vilo en ciertos momentos su legitimidad. Aunque quieran reconocerse en ellos, hay momentos en que se dan cuenta que la FACH no los representa en muchos aspectos y le niegan de alguna manera su legitimidad. De ahí se genera el anhelo de crear una federación que los represente y que forje una verdadera **pertenencia identitaria** propia de su mundo de vida, al mismo tiempo que se busca el reconocimiento de sus jerarquías internas. Por esto **la relación del SMT con los otros no solo es una relación de resolución de problemas materiales** (pragmática) sino también de **demandas de legitimidad de su propio sector**, que se reconozca sus prestigios internos, su nueva identidad (desestigmatizada). Son estas redes subterráneas o informales como decía Auyero (2001) las que motivan también al SMT a establecer sus propias canales de resolución de problemas. Bajo este escenario es que apareció la Federación de Trabajadores con Carretón (FTC) yuxtapuesta coyunturalmente a intereses prebendales desde instituciones no gubernamentales y estatales. Para el SMT, la FTC fue una promesa de establecer una red propia de resolución de problemas identitarios y de búsqueda de legitimidad del sector del transporte manual, porque la FTC representaba la generación de una pertenencia identitaria propia y reconocimiento de parte de la sociedad y empezar a desestructurar/deconstruir los estigmas que sufren.

Por último quisiera parafrasear un comentario de Roger. Los pobres no tiene patria, los cocheros no perciben a un estado ni aun gobierno, ellos jamás conocieron algún beneficio, ya que su existencia está labrada de sudor propio. Esto está presente en muchos de ellos. Recuerdo una vez que le dije al Roger viendo un cuadro de Evo Morales en la tiendita de comida de la calle 3 de Panorámica; “... *mira tú jefe (le señale el cuadro de Evo Morales)*... y él me decía: *¿qué jefe?.. ¡Ese ni un pan me da ni siquiera, nada!*

BIBLIOGRAFÍA

- Aleman Vargas Luis Victor,
2008 *El transportista vive del Volante. La producción del transporte público y su organización social, el caso del grupo hito 45 del Sindicato Mixto de Transporte litoral.* Tesis para optar a licenciatura en Sociología UMSA, La Paz.
- Auyero Javier
2001 *La política de los pobres. Las practicas clientelistas del peronismo.* Buenos Aires, Argentina. Manantial SRL.
- Barragan Rosana
2006 Más allá de lo mestizo, más allá de lo aymara: Organizaciones y representaciones de clase y etnicidad en La Paz en *Revista América Latina hoy: Revista de C.S. Salamanca.*
2009 *Organización del trabajo y representaciones de clase y etnicidad en el comercio callejero de la ciudad de La Paz*”, en: Estudios Urbanos en la encrucijada de la interdisciplinariedad, coordinadora Fernanda Wanderley. UMSA-CIDES, La Paz.
- Bauman Zigmunt
2008 *Vidas desperdiciadas; La Modernidad y sus Parias.* Paidos, Argentina.
- Blanes José. Bolivia
1983 *Agricultura campesina y los mercados de alimentos* CERES, Santiago de Chile.
- Bourdieu Pierre
1997 *Razones Prácticas*, Edit. Anagrama, Barcelona.
2002 “Estrategias de reproducción y modos de dominación. *Colección Pedagógica Universitaria.* No. 37-38.
- Bourdieu Pierre y WacquantLoïc
1995 *Respuestas por una antropología reflexiva.* Grijalbo, Mexico.
- Bonavia, M. R.
1956 *Economía de los Transportes.* 3ra. Ed. Fondo de Cultura Económica, México-Buenos Aires.
- Casanovas Sainz Roberto
1989 *Informalidad e ilegalidad una falsa identidad.* La Paz-Bolivia, CEDLA.
- Cortés Fernando
2000 “La metamorfosis de los marginales: La polémica sobre el sector informal en América Latina”. En De La Garza, Toledo Enrique (coord.) *Tratado latinoamericano de sociología del trabajo.* El colegio de México Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales. Universidad Autónoma Metropolitana. Fondo de Cultura Económica. México.

De la Garza, Toledo Enrique (coord.)
2000 *Tratado latinoamericano de sociología del trabajo*. El colegio de México
Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales. Universidad Autónoma Metropolitana.
Fondo de Cultura Económica. México.

De Soto Hernando
1987 *El otro sendero: La revolución informal*. Bogotá, La oveja negra.

Durkheim Emile
1893 *La División del Trabajo Social*. Libertador, Argentina.
1894 *Las Reglas del Método Sociológico*. Libertador, Buenos Aires, Argentina.

Escóbar de Pabón Silvia y Guaygua Germán
2008 *Estrategias familiares de trabajo y reducción de la pobreza en Bolivia*.
Buenos Aires, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales – CLACSO.

Escóbar de Pabón Silvia
2009 *La flexibilización laboral continúa vigente*. En Alerta Laboral N° 58 La Paz,
Centro de Estudios para el Desarrollo Laboral y Agrario.

Foucault Michel
1991 (1976) *Vigilar y castigar. Nacimiento de la prision*. Mexico, Siglo Veintiuno
Editores

1976 *Las mallas del poder. Revista Barbarie N° 4 y 5*, San Salvador de Baia,
Brasil.

Glave Luis Miguel.
1989 *Trajinantes: Caminos indígenas en la sociedad colonial Siglos XVI/XVII*.
Instituto de Apoyo Agrario, Lima Perú.

Goffman Erving
1963 *Estigma la identidad deteriorada*. Buenos Aires-Madrid, Amorrortu
editores.

Guiddens Antoni
2001 *Las nuevas reglas del método sociológico; Critica positiva de las
sociologías comprensivas*. Amorrortu, Argentina.

Guber Rosana
2005 *El salvaje metropolitano; Reconstrucción del conocimiento social en el
trabajo de campo*. Paidós, Buenos Aires, Argentina.

Latour Bruno
2006 *Reensamblar lo social. Una introducción a la teoría del Actor Red*.
Manantial, Buenos Aires, Argentina.

Lehm Zulema y Silvia Rivera C.
1988 *Los artesanos libertarios y la ética del trabajo*. La Paz-Bolivia, THOA, Editorial GRAMMA.

Luna Acevedo Rector.
2007 *Trayectorias sociales laborales de comerciantes ambulantes de las Asociaciones 30 de Enero y 20 de Julio de la ciudad de El Alto*. Tesis para optar a licenciatura en Sociología UMSA, La Paz.
2007 *Conflicto Social, comercial en procesos de urbanización contemporánea de la ciudad de El Alto Sector Ceja*. Temas sociales numero 28 UMSA La Paz

Lomitz Adler Lomitz
1994 *Redes Sociales, Cultura y poder: ensayos de antropología latinoamericana*. FLACSO, México.

Marx Karl
1975 *El Capital*. Tomo I/Vol. 1, Libro Primero, El proceso de producción del capital. Siglo veintiuno editores, Mexico.
1975 *El Capital*. Tomo I/Vol. 3, Libro Primero, El proceso de producción del capital. Siglo veintiuno editores, Argentina.

MazurekHubert
2006 *Espacio y territorio*. Instrumentos metodológicos de investigación social. La Paz, Fundación PIEB.
2009 *Gobernabilidad y Gobernanza de los Territorios en América Latina*, IFEA, Perú- Lima

Mauss Marcel
1971 *Sociología y Antropología*. Tecnos, Madrid España.

Merklen Denis
2003 "Vivir en los márgenes: La lógica del cazador. Notas sobre sociabilidad y cultura en los asentamientos del Gran Buenos Aires hacia fines de los 90". En SVAMPA Marissella (editora) *Desde abajo. La transformación de las identidades sociales*. Buenos Aires-Argentina, Universidad Nacional de General Sarmiento.

Ministerio de Relaciones Exteriores. Academia Diplomática Plurinacional
2009 *Aprendiendo Nuevos Protocolos: EL APTHAPI El "Banquete Indígena" en la Diplomacia de los Pueblos*. Bolivia, Ministerio de Relaciones Exteriores.

Moscoso Arturo
1985 *La muerte como sin razón en la vida del cargador cochabambino*. UCB Departamento de filosofía. Tesis de grado para optar a licenciatura en Filosofía.
"Con la vida a cuestas" testimonio de cargadores alcohólicos en Cochabamba., CrCEP, Oruro .

- Paz Ballivián Danilo
1983 *Estructura Agraria Boliviana*. La Paz Bolivia, Editorial Popular.
- Patzi Paco Felix
1996 *Economía Comunera y la Explotación Capitalista*. La Paz Bolivia, EDCOM.
- Peláez Rivero Jorge Guillermo.
2002 *La inestabilidad laboral por aplicación del artículo 55, Decreto Supremo 21060*. Trabajo Dirigido para optar a la Licenciatura en Derecho y Cs. Jurídicas. UMSA, La Paz, Bolivia
- Pereira Morato Rene
2009 *Para escuchar las voces de la calle: el comercio en vía pública en La Paz*. La Paz-Bolivia, PIEB.
- Quispe Villca Marco Alberto
2004 *De Ch'usaMarka a Jach'aMarka (de pueblo vacío a pueblo grande)*. La Paz, Bolivia. PLURAL / Fundación Wayna Tambo.
- Requena Felix Santos
1991 *Redes Sociales y mercado de trabajo: elementos para una teoría del capital Relacional*. crs, Madrid, España,
- Rivera Cusicanqui Silvia (comp.)
1996 *Ser mujer indígena chola o birlocha en la Bolivia postcolonial de los años 90*. Subsecretaria de asuntos de género, La Paz. PLURAL.
2006 "Construcción de imágenes de indios y mujeres en la iconografía post-52: el miserabilismo en el Álbum de la Revolución (1954)" en Lienhard Martin (coord.) "Discursos de (L)a pobreza". Madrid, Iberoamericana, Vervuert.
2010 *Ch'ixinakax utxiwa; Una reflexión sobre prácticas y discursos descolonizadores*. Tinta Limón y Retazos, Buenos Aires, Argentina.
2011 "Teoría del agua sucia. Dialogo con Silvia Rivera Cusicanqui". *De Chuequistas y Overlockas. Una discusión en torno a los talleres textiles*. Tinta Limon, Buenos Aires.
- Rojas Callejas Bruno
1991 *Estructura y funciones de la Organización Laboral*. CEDLA, La Paz, Bolivia.
1992 *La batalla por las calles*. Participación de las organizaciones del comercio minorista en las reformas institucionales y políticas en la ciudad de La Paz. OIT-CEDLA, Bolivia.
- Rojas Bruno y Guaygua German
2001 *El empleo en tiempos de crisis; Cambio en los mercados de trabajo y la calidad de empleo en la ciudad de El Alto*. CEDLA, La Paz.

- Saenz Guzmán Jaime
 2008 *El aparapita de La Paz*. La Paz. PLURAL
 1979 *Imágenes Paceñas; Lugares y personajes de La Paz*. Difusión LTDA. La Paz, Bolivia.
- Samanamud Avila Jiovanny Edward
 2003 *La construcción social del espacio: los dilemas de la acción colectiva en las organizaciones del comercio minorista de la ciudad de La Paz*. La Paz-Bolivia, Tesis de grado para obtener el título de licenciado en sociología, UMSA.
- Sandoval Z. Godofredo
 1992 *La memoria de las ciudades*. La Paz-Bolivia, Instituto Latinoamericano de Investigaciones Sociales y Centro de Estudios & Estudios.
- Sahlins Marshall
 1983 *Economía de la Edad de Piedra*. Madrid, Akal Editor.
- Spedding Pallet Alison
 2008 “Han tomado mucho mate de wipala”: reflexiones sobre el indigenismo contemporáneo. *Temas Sociales 28*. Memoria IV congreso nacional de sociología. Crisis Estatal y procesos sociales de cambio 2003-2007. UMSA-IDIS, La Paz-Bolivia.
 2011 *Descolonización. Crítica y problematización a partir del contexto boliviano*. ISEAT, La Paz, Bolivia.
 2012 “¿Acaso las personas son árboles, plantados en un solo lugar? Crítica conceptual a los estudios sobre migración”. *Temas Sociales 32*. IDIS, La Paz-Bolivia.
- Svampa Marisella
 2008 “Notas provisionarias sobre la sociología, el saber académico y el compromiso intelectual”. En Gerard Athabe. *Entre dos mundos, reflexividad y compromiso*. Compilación de V. Hernández y M. Svampa. Prometeo, Buenos Aires.
- Svampa Marissella (editora)
 2003 *Desde abajo. La transformación de las identidades sociales*. Buenos Aires-Argentina, Universidad Nacional de General Sarmiento.
- Uño Bemabé Adalid (Coord).
 2002 *Las ferias campesinas una estrategia socioeconómica*. Estudio realizado en la provincia Cercado y Saucari en Oruro, La Paz PIEB
- Valencia A. José Luis y Alcides Casas Justo
 1998 *Contrabando e informalidad en la economía Boliviana*. La Paz-Bolivia, FUNDEMOS
- Valderrama F. R. Y Escalante G. C.
 1977 *Gregorio Condori Mamani Autobiografía*, Centro de Estudios Rurales Bartolomé de las Casas, Perú, Cusco.

- Villegas Galvez Helmer Bernado
 2012 *Organización y Refuncionalización Laboral rural-urbano*. Proceso de inserción, condiciones sociolaborales y diferenciación entre los Aparapitas en el circuito del Mercado Rodríguez y el Tejar, en la ciudad de La Paz. Tesis de grado. UMSA
- Yampara Huarachi Simón
 2007 *La cosmovisión y lógica en la dinámica socioeconómica del Qhatu/Feria 16 de Julio*. La Paz, PIEB
- Yapu Mario (coord)
 2006 *Pautas metodológicas para investigaciones cualitativas y cuantitativas en ciencias sociales y humanas*. La Paz-Bolivia, PIEB
- Wacquant Loïc
 2006 *Entre las cuerdas, Cuadernos de un aprendiz de boxeador*. Siglo Veintiuno, Argentina.
 2013 *Los condenados de la ciudad; gueto periferias y estado*. Siglo Veintiuno, Argentina.
- Weber Max
 1944 *Economía y Sociedad*, Tomo I, Teoría de la Organización Social, México; FCE.
- Wanderley Fernanda
 2009 *Crecimiento, empleo y Bienestar Social ¿Por qué Bolivia es tan desigual?* CIDES – UMSA, La Paz, Bolivia.
- Zavaleta Mercado René
 2008 *Lo nacional-popular en Bolivia*. Plural, La Paz, Bolivia.

ANEXOS

ANEXO 1: MAPA DE VILLA DOLORES



**ANEXO 2, PARADAS ZONALES “Sindicato de MiniTransportes de Carga Manual,
Estibadores y Serenos, El Alto”**

BLANCO: PARADA ZONAL; VILLA DOLORES

PLOMO: PARADAS ZONALES; SENKATA EXTRANCA, COOPERATIVA; MERCADO
CAMPESINO

LISTA: CONCESIÓN DE PARADAS DIRECCION DE TRÁFICO VIALIDAD

GAMEA: MODALIDAD COCHEROS 2012-2013

| PARADA | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|--------------|---|--|--|--|--|---|---|---|
| N° | Ubicado en la Avenida Constantino Doria de Medina desde la calle 1 hasta la calle 12, zona Villa Dolores | Ubicado en la calle Manuel Sempertegui desde calle 1 a calle 12, zona Villa Dolores | Ubicado en la Avenida Arica y Panorámica desde la calle 1 hasta la calle 12, zona Villa Dolores | Ubicado en la ceja frente al reloj Multifuncional El Alto | Ubicado en la calle Francisco Romero desde la calle 5 hasta la calle 12, zona Villa Dolores | Ubicado en la Avenida Demetrio Moscoso y calle 7, zona Villa Dolores | Ubicado en la Avenida Antofagasta calle 2 entre Av. Tiahuanacu, zona Villa Dolores | Ubicado en la Avenida Antofagasta calle 6 de Ma Sen Ex Tra |
| TOTAL | 62 | 54 | 54 | 4 | 6 | 3 | 2 | 8 |

**TOTAL DE POBLACION SEGÚN LAS LISTA QUE MANEJA LA DIRIGENCIA:
TODAS LAS MODALIDADES 2012-2013**

| PARADA | SECTOR “A” | SECTOR “B” | SECTOR “C” | SECTOR “D” | SECTOR “E” | SECTOR “F” | SECTOR “G” | SECTOR “H” | SECTOR “I” |
|--------------|---|---|--|---|--|--|---|--|--|
| A | I Ubicado en la Avenida Constantino Doria de Medina desde la calle 1 hasta la calle 12, zona Villa Dolores | II Ubicado en la calle Manuel Sempertegui desde calle 1 a calle 12, zona Villa Dolores | III Ubicado en la Avenida Arica y Panorámica desde la calle 1 hasta la calle 12, zona Villa Dolores | IV Ubicado en la ceja frente al reloj Multifuncional El Alto | V Ubicado en la calle Francisco Romero desde la calle 5 hasta la calle 12, zona Villa Dolores | VI Ubicado en la Avenida Demetrio Moscoso y calle 7, zona Villa Dolores | VII Ubicado en la Avenida Antofagasta calle 2 entre Av. Tiahuanacu, zona Villa Dolores | VIII Ubicado en la Avenida Antofagasta calle 6 de Av. Marzo Senkata Ex Tranca | IX Ubicado en la Avenida Antofagasta calle 6 de Ma Sen Ex Tra |
| TOTAL | 63 | 56 | 56 | 4 | 5 | 4 | 2 | 9 | 23 |
| | | | | | | | 190 TOTAL COCHERO S V. DOLORES | | 222 TOTAL COCHEROS |

TARJETA DE OPERACIÓN ANEXO 3



Nº 000443

DIRECCIÓN DE TRÁFICO Y VIALIDAD TARJETA DE OPERACIÓN

(Distribución Gratuita) R.T.A.M. 020/98



GESTIÓN: 2014

PLACA: **CM-15**

SERVICIO PÚBLICO

Organización: **SIND. MINI TRANSPORTE DE CARGA MANUAL ESTIBADORES Y SERENOS**
LINEAS: **AV. PANORAMICA CALLE 1 A 12 ZONA VILLA DOLORES**



Propietario: **FAUSTINO ROJAS RAMOS**

Modalidad: **CARGA**

Carnet de Identidad N°: **2488700 LP**

Póliza de Seg.: **XXXXXXXXXXXX**

VEHÍCULO:

Marca: **CARRO MANUAL**

Modelo: **XXXXXXXXXXXX**

Color: **VERDE PACAY**

Clase de vehículo: **MINI TRANSPORTE**

N° de Asientos: **XXXXXXXXXXXX**

N° de Chasis: **XXXXXXXXXXXX**

N° de motor: **XXXXXXXXXXXX**

Licencia válida hasta el **31** de **DICIEMBRE** 2014

El Alto, **9** de **MAYO**



Miguel Aduvin Chino
JEFE UNIDAD DE ADMINISTRACION
CONTROL DEL TRANSITO URBANO

Nestor Jeron Mendoza
DIRECTOR TRAFICO VIALIDAD
GOBIERNO AUTONOMO MUNICIPAL DE EL ALTO

Miguel Aduvin Chino
JEFE DIVISION SERVICIOS PUBLICOS
O.O. Y E.A.



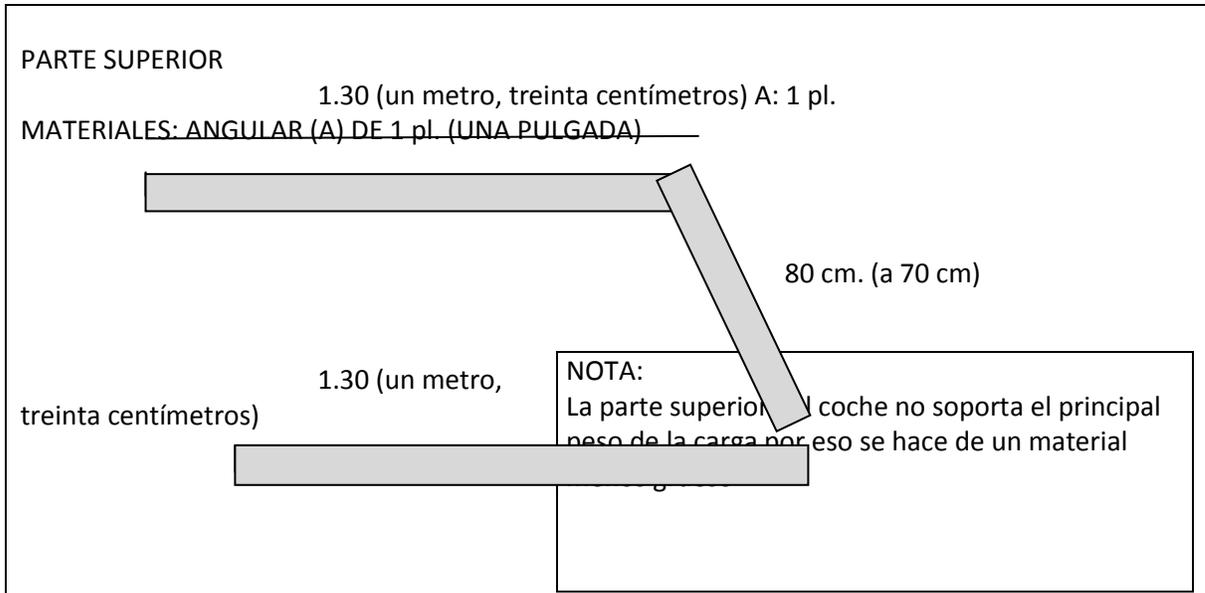


FIGURA 1

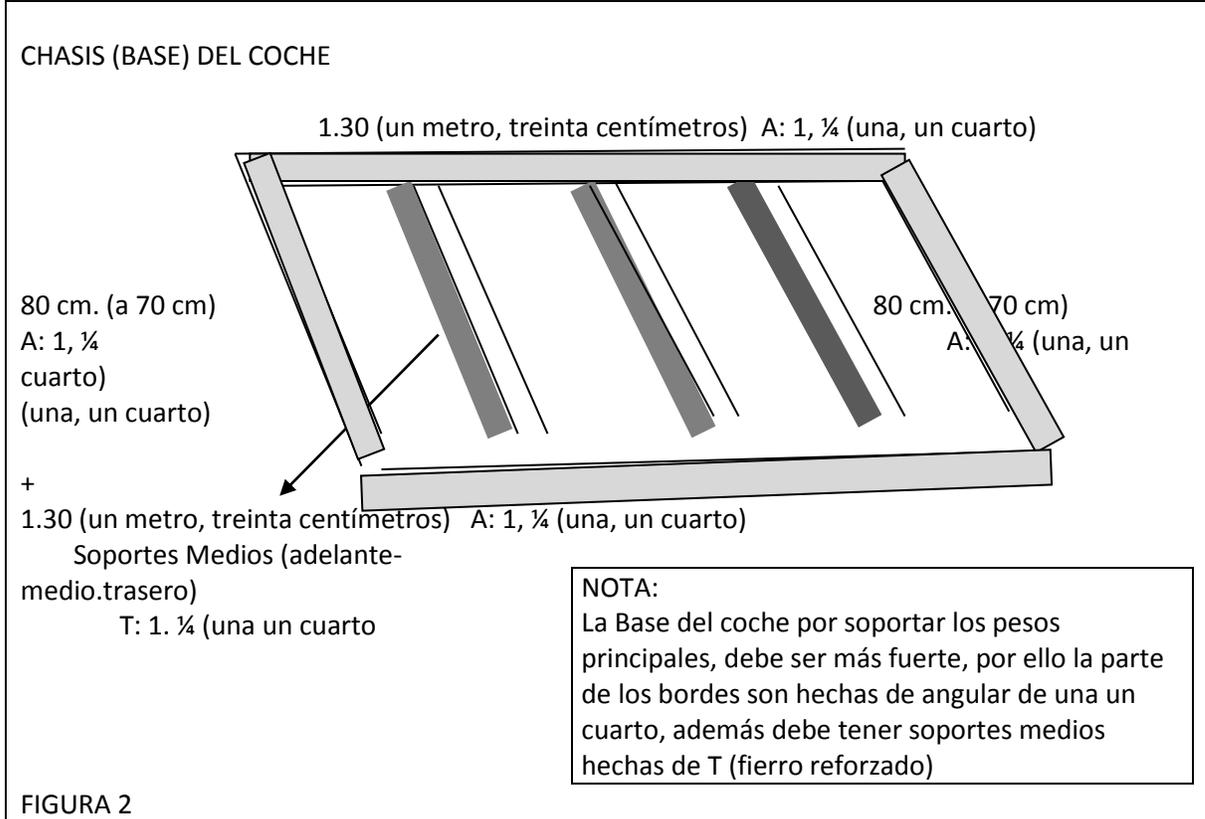


FIGURA 2

ANEXO 4

“COMO HACER UN COCHE”

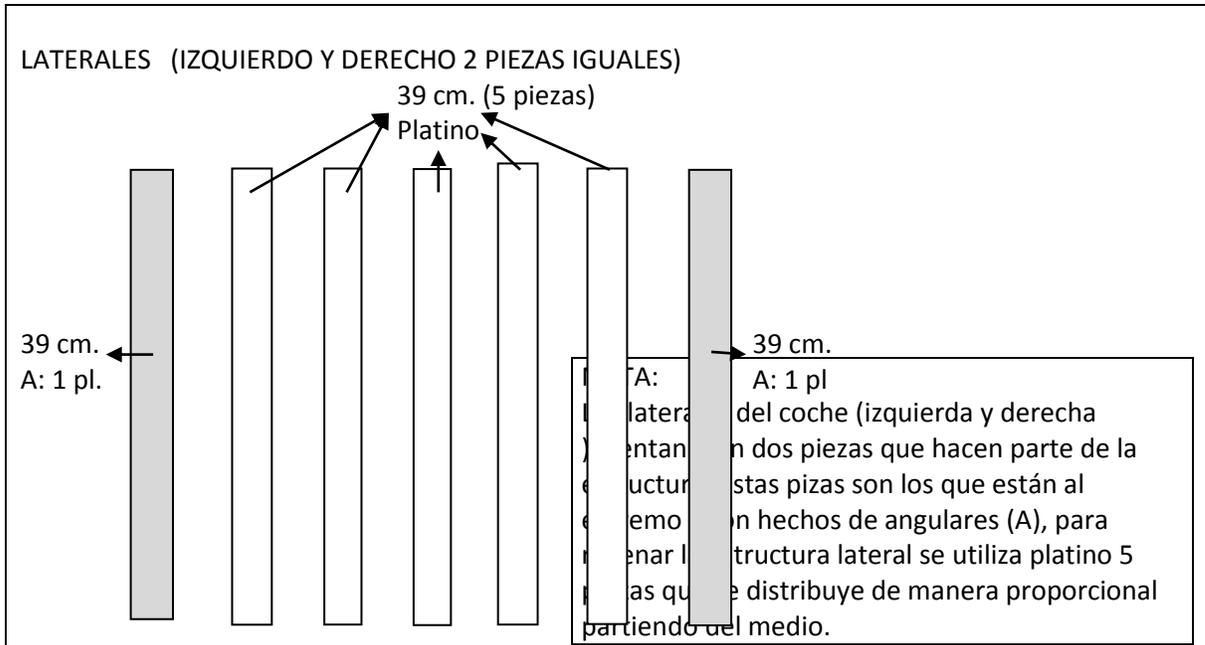


FIGURA 3

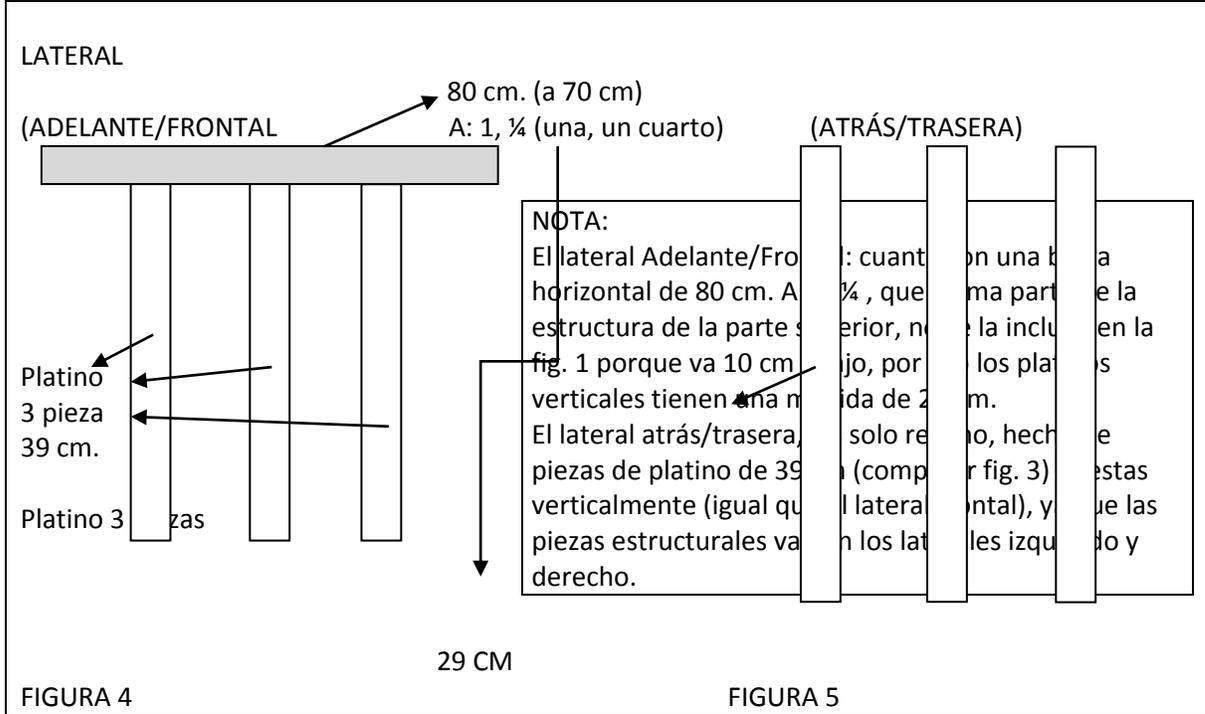
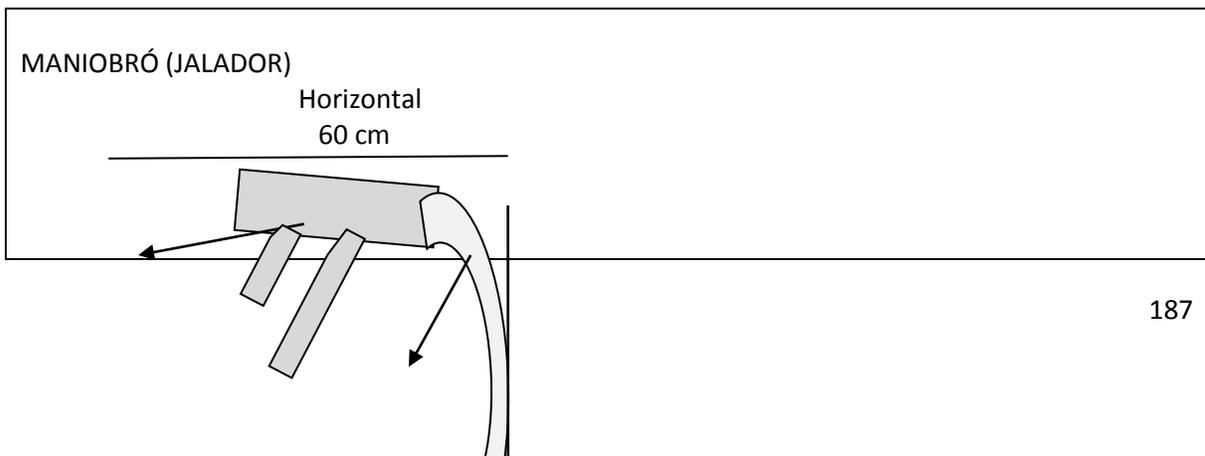


FIGURA 4

FIGURA 5



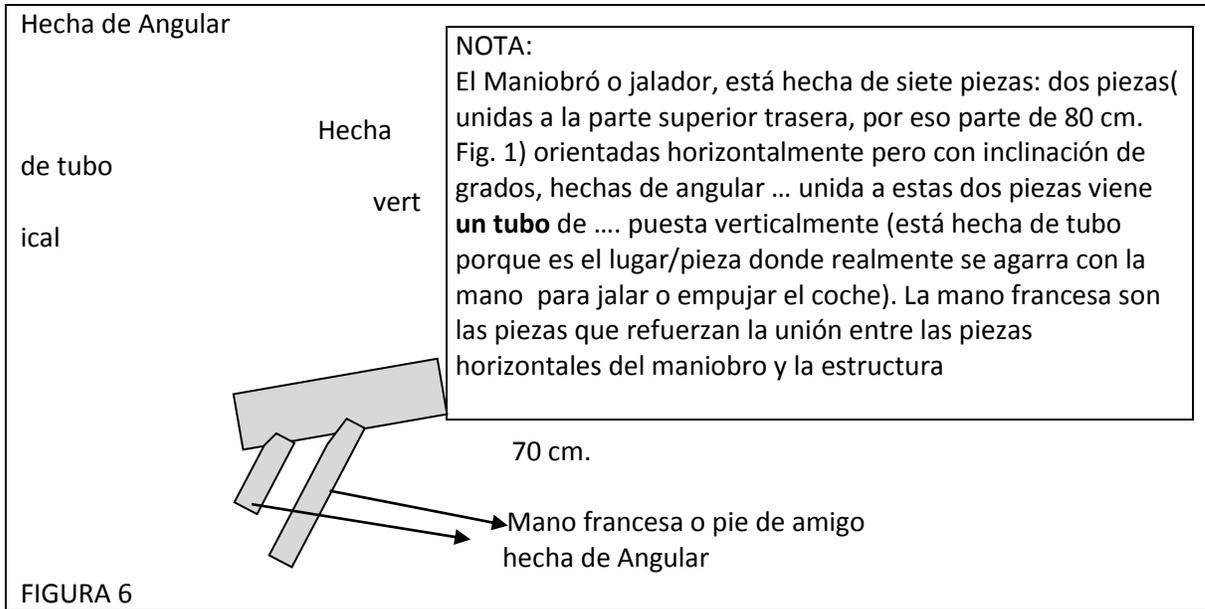


FIGURA 6

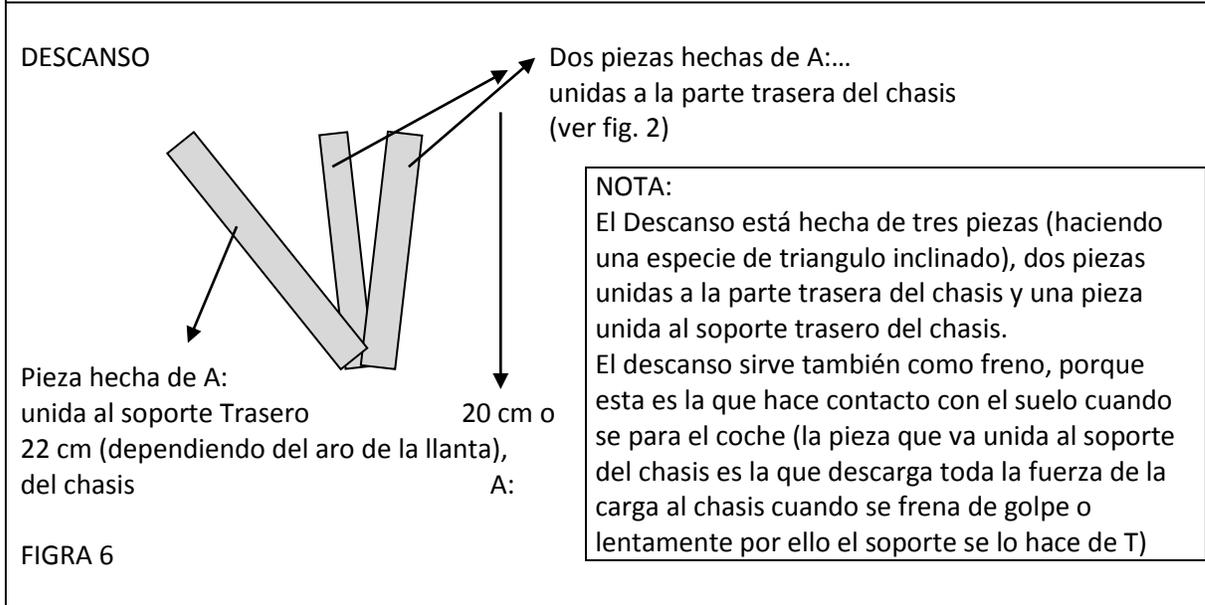


FIGURA 6

LATERAL QUE SUJETA LA LLANTA AL CHASIS y A LA PARTE SUPERIOR

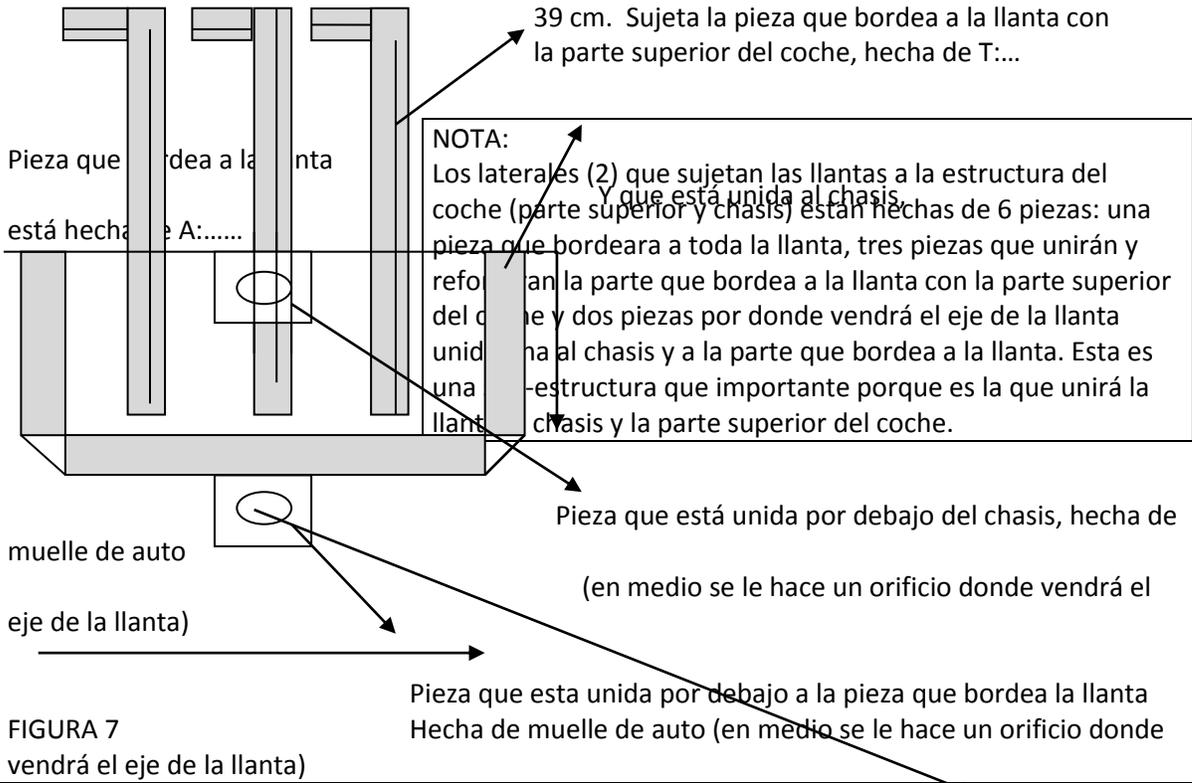


FIGURA 7
vendrá el eje de la llanta)

LLANTA DE MOTO

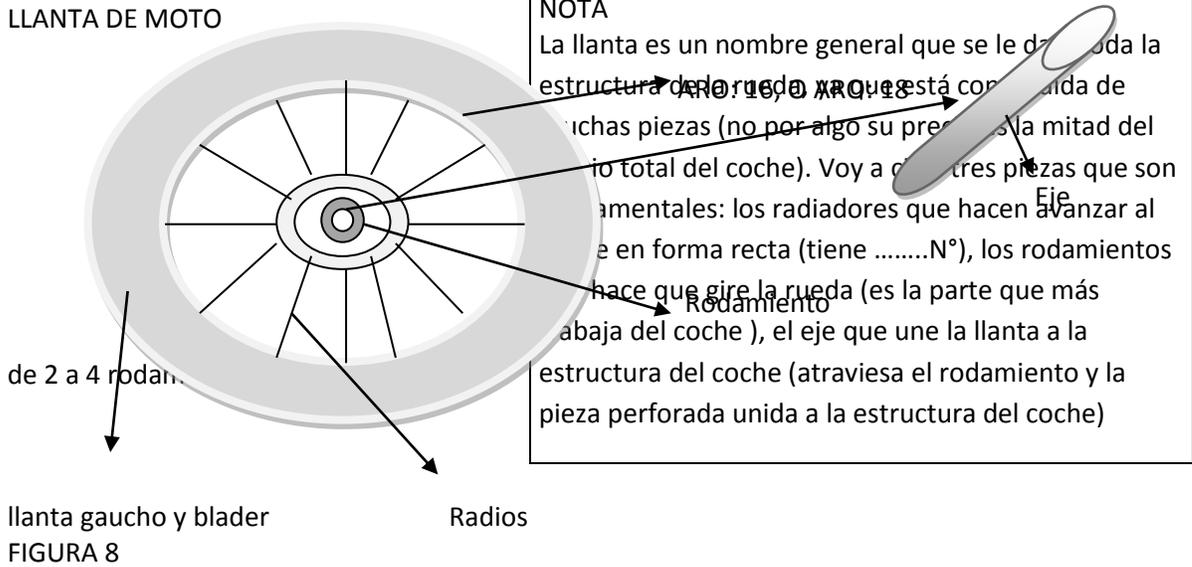


FIGURA 8

ANEXO 5

CONVENIO FIRMADO ENTRE EL MINISTERIO DE SALUD Y DEPORTES Y LA FEDERACIÓN DE TRABAJADORES CON CARRETÓN.

“PRIMERA (intervienen en el presente convenio) El ministerio de salud y deportes legalmente representado por su titular Dr. Jorge Ramiro Saenz, según decreto presidencial 27900 del 8 de septiembre de 2008, a quien en lo sucesivo denominara el Ministerio y la Federación de Trabajadores con Carretón, legalmente representada por su Secretario Ejecutivo: Jose Luis Alvares Cari titular con la CI 3324088 L.P. en adelante la Federación

SEGUNDA (objeto). El presente convenio tiene por objeto brindar asistencia en la realización de 4 estudios médicos a los miembros de la Federación de trabajadores con Carretón.

TERCERA El ministerio se compromete a revisar cuatro estudios médicos a los miembros de la Federación de Trabajadores con Carretón. Los estudios a realizarse serán los siguientes:

-Prueba a la detección de diabetes

-Prueba de función renal, creatinina y proteínuria,

-Rayos” x , B AB tórax”,

-Examen de vasilosopia para la detección de la tuberculosis

Así mismo el ministerio de acuerdo a las conversaciones que se sostendrán se compromete a realizar las gestiones necesarias para determinar la viabilidad y de la incorporación del sector beneficiario del convenio aun seguro de salud con el compromiso de aporte por parte de la Federación de Trabajadores con Carretón.

CUARTA (del plazo de vigencia). El presente convenio estar en vigencia desde el 22 de junio de 2009.

QUINTA (conformidad). Las partes declaran su conformidad con todas y cada una de las cláusulas estructuradas establecidas en el presente convenio. Obligándose a su fiel y estricto cumplimiento, en señal del cual se firman al pie, en tres ejemplares, del mismo tenor valor y contenido.

La Paz 22 de junio de 2009.

Ramiro Tapia Saenz

Ministro de Salud y Deportes

Jose Luis Alvares Cari”

Secretario Ejecutivo de la Federación de Trabajadores con Carretón

ANEXO 6

EDAD

| Edad | Frecuencia | % |
|--------------|------------|------------|
| 17 | 2 | 1,88 |
| 20 | 1 | 0,94 |
| 21 | 1 | 0,94 |
| 22 | 3 | 2,8 |
| 24 | 3 | 2,8 |
| 25 | 1 | 0,94 |
| 26 | 1 | 0,94 |
| 29 | 1 | 0,94 |
| 32 | 3 | 2,8 |
| 33 | 1 | 0,94 |
| 34 | 2 | 1,88 |
| 35 | 1 | 0,94 |
| 37 | 1 | 0,94 |
| 38 | 2 | 1,88 |
| 39 | 2 | 1,88 |
| 40 | 4 | 3,77 |
| 41 | 3 | 2,8 |
| 42 | 2 | 1,88 |
| 43 | 3 | 2,8 |
| 46 | 1 | 0,94 |
| 47 | 6 | 5,68 |
| 48 | 2 | 1,88 |
| 49 | 4 | 3,77 |
| 50 | 2 | 1,88 |
| 51 | 4 | 3,77 |
| 52 | 4 | 3,77 |
| 53 | 3 | 2,8 |
| 54 | 7 | 7 |
| 55 | 2 | 1,88 |
| 56 | 4 | 3,77 |
| 57 | 4 | 3,77 |
| 58 | 1 | 0,94 |
| 59 | 3 | 2,8 |
| 60 | 1 | 0,94 |
| 62 | 1 | 0,94 |
| 63 | 2 | 1,88 |
| 64 | 2 | 1,88 |
| 65 | 2 | 1,88 |
| 66 | 2 | 1,88 |
| 67 | 1 | 0,94 |
| 68 | 1 | 0,94 |
| 69 | 2 | 1,88 |
| 71 | 1 | 0,94 |
| 73 | 2 | 1,88 |
| 74 | 3 | 2,8 |
| 75 | 1 | 0,94 |
| 82 | 1 | 0,94 |
| TOTAL | 106 | 100 |

ANEXO 7
VARIABLES; EDAD Y AÑO DE INGRESO 2013

CRUZE DE

Resumen del procesamiento de los casos

| | Válidos | | Casos Perdidos | | Total | |
|----------------------|---------|------------|----------------|------------|-------|------------|
| | N | Porcentaje | N | Porcentaje | N | Porcentaje |
| ANTIGUEDAD * EDAD | 94 | 88,7% | 12 | 11,3% | 106 | 100,0% |

| | | EDAD ACTUAL A 2014 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------|----|--------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|---|
| AÑO INGRESO | 17 | 21 | 22 | 24 | 25 | 26 | 29 | 32 | 33 | 34 | 35 | 38 | 39 | 40 | 41 | 42 | 43 | 46 | 47 | 48 | 49 | 50 | 51 | 52 | 53 | 54 | |
| 1988 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1990 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 1991 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1995 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 1996 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1997 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1998 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 1999 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 2000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2001 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 2002 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2003 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2004 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2005 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2006 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 2007 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 2008 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2009 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2010 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2011 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2012 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2013 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total Recuento | 2 | 1 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 4 | 2 | 1 | 3 | 1 | 6 | 2 | 4 | 2 | 4 | 2 | 4 | 2 | 3 |

ANEXO 7 CONTINUACIÓN

AÑO DE INGRESO

| | | |
|---|----------|----|
| N | Válidos | 94 |
| | Perdidos | 12 |

AÑO DE INGRESO

| | | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|----------|---------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válidos | 1988 | 1 | ,9 | 1,1 | 1,1 |
| | 1990 | 1 | ,9 | 1,1 | 2,1 |
| | 1991 | 1 | ,9 | 1,1 | 3,2 |
| | 1995 | 3 | 2,8 | 3,2 | 6,4 |
| | 1996 | 4 | 3,8 | 4,3 | 10,6 |
| | 1997 | 1 | ,9 | 1,1 | 11,7 |
| | 1998 | 4 | 3,8 | 4,3 | 16,0 |
| | 1999 | 5 | 4,7 | 5,3 | 21,3 |
| | 2000 | 6 | 5,7 | 6,4 | 27,7 |
| | 2001 | 5 | 4,7 | 5,3 | 33,0 |
| | 2002 | 3 | 2,8 | 3,2 | 36,2 |
| | 2003 | 6 | 5,7 | 6,4 | 42,6 |
| | 2004 | 7 | 6,6 | 7,4 | 50,0 |
| | 2005 | 7 | 6,6 | 7,4 | 57,4 |
| | 2006 | 10 | 9,4 | 10,6 | 68,1 |
| | 2007 | 15 | 14,2 | 16,0 | 84,0 |
| | 2008 | 4 | 3,8 | 4,3 | 88,3 |
| | 2009 | 2 | 1,9 | 2,1 | 90,4 |
| | 2010 | 1 | ,9 | 1,1 | 91,5 |
| | 2011 | 1 | ,9 | 1,1 | 92,6 |
| | 2012 | 1 | ,9 | 1,1 | 93,6 |
| | 2013 | 6 | 5,7 | 6,4 | 100,0 |
| | Total | 94 | 88,7 | 100,0 | |
| Perdidos | Sistema | 12 | 11,3 | | |
| | Total | 106 | 100,0 | | |

| AÑO DE INGRESO POR RANGOS DE 10 AÑOS | FRECUENCIA | % |
|--------------------------------------|------------|------|
| 1983-1999 | 36 | 32,1 |
| 2000-2010 | 69 | 60,1 |
| 2011-2013 | 9 | 7,8 |
| 1983-2013 | 114 | 100 |

ANEXO 8

CRUZE DE VARIABLES; PROFESIÓN/OCUPACIÓN Y EDAD

Tabla de contingencia

| | 17 | 20 | 21 | 22 | 24 | 25 | 26 | 29 | 32 | 33 | 34 | 35 | 37 | 38 | 39 | 40 | 41 | 42 | 43 | 46 | 47 | |
|----------------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|---|
| PROFESIÓN/OCUPACIÓN | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| AGRICULTOR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ALBAÑIL | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ARTESANO | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| CARPINTERO | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| CHOFER | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| CHOFER CAT."C" | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| COMERCIANTE | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| COSTURERO | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| EMPLEADO | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| ESTUDIANTE | 2 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 2 | 1 | 0 | 1 | 1 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| MECANICO | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| MINERO | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| MUSICO | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| OBRERO | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| PANADERO | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| PANIFICADOR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| PELUQUERO | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| S/R | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| SASTRE | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ZAPATERO | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total | 2 | 1 | 1 | 3 | 3 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | 4 | 3 | 2 | 3 | 1 | 0 | 0 |

CONTINUACION ANEXO 8

| Tabla de contingencia: PROFESIÓN/OCUPACIÓN * | | | | | | | | | | | | |
|---|-------------------|-------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| ANTIGÜEDAD | | | | | | | | | | | | |
| Recuento | | | | | | | | | | | | |
| | | ANTIGÜEDAD | | | | | | | | | | |
| | | 1988 | 1990 | 1991 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
| PROFESIÓN/OCUPACIÓN | | | | | | | | | | | | |
| | AGRICULTOR | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | ALBAÑIL | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 |
| | ARTESANO | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | CARPINTERO | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| | CHOFER | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| | CHOFER CAT."C" | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | COMERCIANTE | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| | COSTURERO | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | EMPLEADO | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 2 | 0 | 1 | 0 |
| | ESTUDIANTE | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | MECANICO | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | MINERO | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | MUSICO | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | OBRERO | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | PANADERO | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | PANIFICADOR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | PELUQUERO | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | S/R | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| | SASTRE | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | ZAPATERO | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total | | 1 | 1 | 1 | 3 | 4 | 1 | 4 | 5 | 6 | 5 | 0 |

ANEXO 9

| HORARIO EN QUE TRABAJA CON COCHE | | | |
|----------------------------------|--------------------|------------|------------|
| | | Frecuencia | Porcentaje |
| Válidos | 6 A 12 | 4 | 10,3 |
| | 6 A 18 | 3 | 7,7 |
| | SIN RESPUESTA | 3 | 7,7 |
| | 8 A 18 | 2 | 5,1 |
| | 7 A 14 | 2 | 5,1 |
| | 5 A 18 | 2 | 5,1 |
| | 7 A 17 | 1 | 2,6 |
| | 6 A 14 | 1 | 2,6 |
| | 9 A 18 | 1 | 2,6 |
| | 4 A 7 | 1 | 2,6 |
| | 5 A 17 | 1 | 2,6 |
| | 7 A 12 | 1 | 2,6 |
| | 7 A 15 | 1 | 2,6 |
| | 7 A 16 | 1 | 2,6 |
| | 7 A 15 | 1 | 2,6 |
| | 4 A 7 - 7 A 12 | 1 | 2,6 |
| | 4 A 10 | 1 | 2,6 |
| | 5 A 10 | 1 | 2,6 |
| | 5 A 12 | 1 | 2,6 |
| | 3 A 6 | 1 | 2,6 |
| | 6 A 4 | 1 | 2,6 |
| | 3 A 18 | 1 | 2,6 |
| | 1 A 11 - 6 A 11 | 1 | 2,6 |
| | 5 A 9 | 1 | 2,6 |
| | 1 A 7 - 7 12 | 1 | 2,6 |
| | 2 A 9 | 1 | 2,6 |
| | 4 A 6 | 1 | 2,6 |
| | 5 A 12 - 5 A 6 | 1 | 2,6 |
| | 6 A 17 | 1 | 2,6 |
| | Total | 39 | 100 |

CONTINUACIÓN ANEXO 9, Tabla de contingencia EDAD * DÍAS QUE TRABAJA C

| | EDAD | DIAS QUE TRABAJA CON COCHE | | | | LUNES-MARTES- VIERNES | LUNES- MIÉRCOLES | LUNES A SÁBADO | MARTES- JUEVES- VIERNES- SÁBADO |
|--------------|------|----------------------------|-------------------|---|---|--------------------------|---------------------|-------------------|--|
| | | JUEVES- VIERNES | LUNES- DOMINGO | LUNES- MARTES- JUEVES- VIERNES | | | | | |
| | 73 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 71 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 68 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 65 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 64 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 63 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | |
| | 59 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 57 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 56 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 53 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 52 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 51 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 50 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | |
| | 49 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 47 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 43 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 42 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 41 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 39 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 38 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 34 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 32 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 26 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | |
| | 24 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | 21 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | |
| | 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Total | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | |