



(CIS:17) CONCURSO NACIONAL DE TESIS
EN CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

LOS ARTESANOS DEL TRANSPORTE EN EL ALTO

De *q'ipiris* a minitransportistas

Julio Cesar Mita Machaca

LOS ARTESANOS DEL TRANSPORTE EN EL ALTO

De *q'ipiris* a minitransportistas

Julio Cesar Mita Machaca



Vicepresidencia del Estado
Presidencia de la Asamblea Legislativa Plurinacional
BOLIVIA



Mita Machaca, Julio Cesar

Los artesanos del transporte en El Alto. De *q'ipiris* a minitransportistas / Julio Cesar Mita Machaca ; prólogo Mauricio Murillo – La Paz : Vicepresidencia del Estado Plurinacional de Bolivia, 2019.

274 p. il. ; 21 cm – (Concurso Nacional de Tesis en ciencias sociales y humanidades).

ISBN 978-99974-77-62-0 (versión impresa)

ISBN 978-99974-77-63-7 (versión digital)

1. La Paz – Transporte manual 2. La Paz – Organizaciones gremiales 3. La Paz – Mercado laboral 4. La Paz – Sindicato de minitransportistas I. Murillo, Mauricio, prol. II. Vicepresidencia del Estado Plurinacional de Bolivia, ed. III. Título.

Gestión editorial: Claudia Dorado Sánchez

Coordinación académica: Mariana Zeballos Ibáñez y Andrés Claros Chavarría

Cuidado de edición: Susane Centellas Vargas y Claudia Dorado Sánchez

Cotejo y ajuste de pruebas: Carmiña Salazar Rodríguez

Diseño y diagramación: Rubén Salinas y Valentina Delgado Torrez

Ajuste gráfico: Gabriel Sánchez Castro

Fotografía de portada: "Mita, aprendiz de minitransportista", Marco Arnez

Fotografías de interiores: Marco Arnez, Julio Cesar Mita, Andrés Claros Chavarría

Gestión de derechos de autor: Valeria Ortiz Salazar

Gestión de registros editoriales: Ernesto Flores Ayala

Gestión administrativa: Betty Márquez Leño

Derechos de la presente edición: marzo de 2019

© Vicepresidencia del Estado Plurinacional de Bolivia,

Centro de Investigaciones Sociales (CIS)

Calle Ayacucho esq. Mercado N.º 308

La Paz - Bolivia

+591 (2) 2142000

Casilla N.º 7056, Correo Central, La Paz

www.cis.gob.bo

ISBN 978-99974-77-62-0 (versión impresa)

D.L.: 4-1-86-19 P.O.

Primera edición

Impreso en Bolivia

500 ejemplares

Las opiniones expresadas en esta publicación son de exclusiva responsabilidad del autor y no necesariamente representan la postura de las instituciones que han contribuido a su financiamiento, producción o difusión.

Este libro se publica bajo licencia de Creative Commons:

Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0)

Esta licencia permite a otros crear y distribuir obras derivadas a partir de la presente obra de modo no comercial, siempre y cuando se atribuya la autoría y fuente de manera adecuada, y se licencien las nuevas creaciones bajo las mismas condiciones.



Índice

Presentación	9
Prólogo	11
1. Introducción	19
1.1. El transporte manual: los <i>q'ipirapitas</i> y los minittransportistas	19
1.2. Estructura del estudio	24
2. Prenociones teóricas	27
2.1. Las estrategias de trabajo	27
2.2. La organización sindical y el territorio	29
2.3. <i>A toolmaking animal</i> : los medios de trabajo y el cuerpo	31
2.4. Una nueva identidad	34
3. La trayectoria histórica del minitransporte en Villa Dolores	39
3.1. La Feria de Villa Dolores	39
3.2. La historia del Sindicato	45
3.3. El Sindicato de Minitransporte de Carga Manual, Estibadores y Serenos en la actualidad	60
3.4. Las modalidades del transporte manual en el Sindicato	72
3.5. La relación laboral	75

4. Los guerreros de la gravedad: las estrategias de producción del transporte manual	77
4.1. “Nuestra área de trabajo”: la organización y el espacio	77
4.2. El ingreso al Sindicato	87
4.3. Los medios de trabajo	97
4.4. El proceso de trabajo	110
4.5. Las técnicas corporales	121
4.6. Los ciclos económicos y la gestión de la fuerza corporal	141
5. Un refugio laboral: aspectos económicos, laborales y socioculturales del Sindicato	145
5.1. Los índices de edad de los cocheros	148
5.2. Los horizontes de la trayectoria laboral	152
5.3. Las perspectivas laborales según la edad	157
5.4. Los días y los horarios laborales	160
5.5. Las minitransportistas	168
5.6. El perfil sociocultural de los afiliados	169
6. “Todo por el Sindicato”: la construcción de la identidad del minitransportista	175
6.1. La Marcha del Carretonazo	175
6.2. “Somos la mayoría”: las estrategias organizacionales	183
6.3. El calendario festivo	186
6.4. El Sindicato, las instituciones y la sociedad	207
7. Conclusiones	229
Bibliografía	237
Anexos	249

ÍNDICE GRÁFICO

Tabla 1:	Transportistas manuales del Sindicato, según modalidad y zona, 2013	63
Tabla 2:	Cargos y funciones del directorio, 2013-2014	70
Tabla 3:	Modalidades del transporte manual, 2013	73
Tabla 4:	Parentesco entre los afiliados del Sindicato, 2013	90
Tabla 5:	Ingreso económico anual al fondo del Sindicato por concepto de traspasos, 2013	93
Tabla 6:	Relación de ingresos y gastos del entrante y del traspasante, 2013-2017	96
Tabla 7:	Carga según su peso y su tarifa, 2014	120
Tabla 8:	Edad de los afiliados al Sindicato, 2014	149
Tabla 9:	Profesión u ocupación de los afiliados al Sindicato, 2014	152
Tabla 10:	Ocupaciones paralelas de los afiliados al Sindicato, 2013	154
Tabla 11:	Afiliados al Sindicato con una o dos ocupaciones, 2013	155
Tabla 12:	Ocupación principal de los afiliados al Sindicato, 2013	155
Tabla 13:	Población de cocheros que trabajan o no como estibadores, 2013	156
Tabla 14:	Ocupación principal de los cocheros, según la edad, 2013	158
Tabla 15:	Días laborales del cochero con doble modalidad laboral, 2013	160
Tabla 16:	Tres modelos de ingreso económico, según edad, días de trabajo, los horarios y las horas laborales en la Feria, 2013	162

Tabla 17:	Proporción de mujeres y de hombres en el Sindicato, 2013	169
Tabla 18:	Origen de los afiliados, por provincia y departamento, 2013-2014	170
Tabla 19:	Frecuencia de retorno de los minitranstportistas a sus lugares de origen, 2013-2014	172
Tabla 20:	Lugar de origen urbano de los minitranstportistas, 2013-2014	174
Tabla 21:	Equipos según sector o grupo, 2013	192
Dibujo 1:	Modelo de coche, 2013-2014	99
Dibujo 2:	Modelo de escalera, 2013	106
Gráfico 1:	Población de afiliados al Sindicato, según zona o parada, 2013	62
Gráfico 2:	Población de afiliados que operaba en la Feria de Villa Dolores, según modalidad de trabajo, 2013	64
Croquis 1:	Extensión de la Feria de Villa Dolores, 2013	41
Croquis 2:	Área de trabajo del Sindicato, según sectores, 2014	80

Presentación

En la gestión 2017, el Centro de Investigaciones Sociales (CIS) de la Vicepresidencia del Estado Plurinacional de Bolivia convocó a la tercera versión del Concurso Nacional de Tesis (CIS:17), con el objetivo de poner a disposición del público las mejores tesis de licenciatura en torno a temáticas socioculturales, políticas y económicas, reconociendo y fomentando la investigación y el debate académico en el país.

El proceso de recepción de las postulaciones concluyó el lunes 31 de julio de 2017. En la ocasión, se recibieron 70 tesis procedentes de diferentes universidades nacionales, de las cuales 69 estuvieron en condición de ser evaluadas por cumplir los requisitos de postulación. La revisión de los documentos presentados duró aproximadamente dos meses y estuvo a cargo del responsable de Convocatorias, Andrés Claros. La evaluación fue supervisada por Ximena Soruco, que realizó la revisión académica de las tesis, y contó con un jurado conformado por Alison Spedding, Alba María Paz Soldán, Rolando Morales y Salvador Romero, especialistas e investigadores reconocidos en Bolivia y en el exterior del país por sus trabajos relacionados al estudio de los ámbitos relativos al concurso.

Es importante mencionar que los nombres de los autores de las tesis entregadas permanecieron en el anonimato a lo largo del proceso de selección. Los principales criterios de evaluación fueron la calidad de la investigación, su carácter innovador y tanto la relevancia como la pertinencia del tema. Una vez concluida la lectura general del conjunto de tesis, cada miembro del jurado hizo una preselección de aquellas con características destacadas para, posteriormente, evaluarlas colectivamente y determinar a los tesisistas ganadores. Finalizado el proceso de

evaluación, el jurado reveló el nombre de los autores de las tres tesis ganadoras, cuyos títulos originales eran los siguientes: “Agresores y agredidos: *bullying* entre estudiantes de nivel secundario en establecimientos educativos mixtos, fiscales y privados del Municipio de La Paz 2013-2014”, de Javier de Jesús Campuzano Terrazas; “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”, de Julio Cesar Mita Machaca; y “La basura también da plata. Dos rutas del reciclaje paceño”, de Ruby July Peñaranda Espinoza.

En correspondencia con el trabajo realizado en cada versión del concurso y en una labor dirigida por tutores académicos especialistas en cada temática, los autores ganadores readecuaron sus textos para transformarlos al formato libro, incluyendo en algunos casos el ajuste en el título de la obra, como en el presente caso. Es oportuno agradecer la dedicación y el aporte de cada tutor en el acompañamiento a cada tesista: Virginia Ruiz Prado, Mauricio Murillo y Héctor Castillo Berthier.

Desde el CIS se espera que cada trabajo premiado y publicado como libro contribuya a fortalecer el ámbito académico del país en temas que no solo son relevantes para los estudiantes, sino para todo lector e investigador interesado en analizar y reflexionar sobre temáticas que hacen a la realidad boliviana.

La reciente experiencia del área de Convocatorias del CIS, esta vez bajo la responsabilidad de Mariana Zeballos, ha llevado a abrir la convocatoria para la cuarta versión del Concurso Nacional de Tesis (CIS:18), orientada a las tesis de maestría, al momento en proceso de adecuación para publicación. De esa manera, se espera contribuir y fortalecer la difusión y el desarrollo de la investigación académica universitaria y de posgrado en Bolivia, como también a la reflexión sobre temáticas que son interesantes y relevantes para todo universitario y para todo lector interesado en la historia, en la actualidad y en el desarrollo del país.

Prólogo

CARGAR LA CIUDAD EN LAS ESPALDAS

Mauricio Murillo*

La figura del minitransportista –persona que transporta manualmente la mercancía en los mercados– ha ido modificándose en las ciudades de La Paz y El Alto, debido al paso del tiempo y al crecimiento de ambas urbes. También se lo conoce como *q'ipiri* o como aparapita, términos con distintas cargas semánticas que responden a diferentes concepciones. Este último término está muy presente en la literatura boliviana. El aparapita ha sido muy importante para la ficción narrativa, especialmente la desarrollada por el escritor paceño Jaime Sáenz. La imagen que ese autor elabora permite entender la ciudad –en este caso, La Paz, aunque se puede expandir a El Alto desde hace algunas décadas– y sus espacios marginales donde se desenvuelve la historia de los habitantes que se desplazan dentro de ambas fronteras.

Sáenz hace referencia a este “personaje paceño”, como él mismo lo denomina, en varios textos narrativos. En “El aparapita de La Paz” –el primer ensayo que Sáenz le dedica, publicado en 1968 en la revista parisina *Mundo Nuevo* y luego reproducido en 1972 en la revista *Vertical*–, explica que el aparapita es un personaje enigmático (2008: 17). Para él es, justamente, una figura, un modelo, que le permite reflexionar sobre la ciudad

* Mauricio Murillo estudió Literatura en la Universidad Mayor de San Andrés. Dictó clases en esa universidad y en la Universidad Católica Boliviana “San Pablo” durante los últimos siete años. Escribió libros de ficción y de crítica literaria. Publicó las novelas *Los abismos posibles* (2010) y *Sombras de Hiroshima* (2017), como también cuentos en distintas antologías nacionales e internacionales. Fue parte del colectivo La crítica y el poeta, que publica libros de crítica literaria, analizando la obra de los poetas más importantes de Bolivia.

y sobre la escritura. Le carga varios significados, entre míticos, místicos y cotidianos, utilizando contradicciones y paradojas, como es característico de su escritura: “Aquí convendría notar esto: no me refiero para nada al cargador común y corriente, que también lo hay en La Paz y dondequiera que uno fuese. El genio del aparapita corresponde a una individualidad altamente diferenciada” (*ibid.*: 17-18). Para Sáenz, el aparapita tiene un aura distinta a la de un cargador; está unida, entre otras cosas, al consumo de alcohol, a la vestimenta y al oficio, y con una dimensión moral muy importante (*ibid.*: 23).

Los críticos Luis Antezana y Leonardo García Pabón coinciden en que este personaje es fundamental en la narrativa del mencionado escritor. Para García Pabón, esa presencia es más ideal y metafísica (1998: 222), y es, también, una síntesis de “la visión de mundo” del autor paceño:

Sáenz sentía una profunda admiración por dicha figura de la sociedad boliviana, quizás por su posición individual y doblemente marginal: ser indio y, a la vez, estar como separado de los grandes grupos de indígenas de por sí excluidos en muchos aspectos de la vida nacional (*ibid.*: 283).

A partir del saco de aparapita –prenda indivisible de este personaje–, Antezana analiza la novela *Felipe Delgado* (Sáenz, 2007) en su artículo “La poética del saco de aparapita”(1995: 23).

Sáenz hace referencia a dos conceptos para fijar el origen del aparapita: el significado de la palabra y la migración. “La palabra [aparapita] es de origen aymara y quiere decir: ‘el que carga’” (2008: 17). Más allá de la veracidad de esta afirmación, tal individuo es alguien arraigado a la cultura aymara y a su cotidianeidad. Paralelamente, está también la concepción de que es un ser migrante: “Por lo que se sabe, es el aparapita un indio originario del Altiplano y su raza es la aymara” (*ibid.*). Estas hipótesis le permiten al escritor ubicar al aparapita como un desplazado, como un habitante contradictorio de la ciudad, pero también del Altiplano: “Pues una cosa es cierta: mientras el Altiplano y la raza aymara existan, y mientras la ciudad de

La Paz exista, es absolutamente seguro que el aparapita seguirá existiendo” (1979: 137). El aparapita es parte indisoluble de la urbe, está en la orilla, en una suerte de pliegue.

Por otro lado, el escritor paceño Víctor Hugo Viscarra también escribe sobre este personaje. Más allá de utilizar el término ‘aparapita’, este autor nominará a los minitransportistas como “*k’epiris*”:¹ “Todos los mercados de la ciudad tienen sus *k’epiris* que se ganan la vida cargando sus bultos y [sus] atados. Este grupo se ha incrementado en número por quienes emigraron del Norte de Potosí” (Viscarra, 2006: 25). Para Viscarra, los cargadores de los mercados también son migrantes. En *Borracho estaba pero me acuerdo. Memorias del Víctor Hugo*, estos personajes se alejan de un idealismo: “El *k’epiri* es una de las figuras más comunes de La Paz. Es normal verlo caminar llevando su lazo de cuero colgado al hombro y su mantel confeccionado de saquillos viejos anudado a la cintura” (*ibid.*: 25-26). Para él, el aparapita/el *k’epiri* es un personaje común, no representa nada, es una persona más del hampa, que se busca la vida y que comparte los espacios que ocupan los marginales, sin que la dimensión moral sea un rasgo que lo defina:

Otro amigo oriundo de un pueblo perdido en el altiplano, trabaja desde el amanecer en el mercado Rodríguez y tiene la mala costumbre de descuidar a las señoras cuyos bultos carga, y desaparece con ellos. Que yo sepa, hasta la fecha no lo han pescado (*ibid.*: 25).

Ahora bien, si Viscarra escribe desde el lado de los *k’epiris* —comparte techo y espacio con ellos—, pese a no ser uno, Sáenz sabe que existe una distancia que no se puede eliminar entre él y ellos. Hay una diferencia. Felipe Delgado, el personaje principal de la novela homónima, quiere un saco de aparapita:

1 Al principio de este prólogo se utilizó la notación ‘*q’ipiris*’, que es la que se usa en la investigación del presente libro. A pesar de esto, para hacer referencia al libro de Viscarra, se respetará la notación que él utiliza (*k’epiri*).

Y de pronto se le ocurrió que un saco de aparapita no le vendría del todo mal a él, Felipe Delgado, pero luego pensó que, ante todo, él tendría que ser aparapita; y decididamente, esto no era tan fácil. Pues nadie podía ser aparapita así porque sí, con solo querer y desear, sino que era cuestión de poder y de merecer (Sáenz, 2007: 124).

Esa distancia es insalvable, lo sabe Delgado y lo sabe su creador. La única manera de salvar esta impostura es entendiéndola. Beltrán, otro personaje, le dice a Delgado: “A mi leal saber y entender, para tener un saco de aparapita, es necesario ser aparapita. Y para ser aparapita, usted tendría que nacer de nuevo” (*ibid.*: 129). Sáenz le carga aún más de un significado especial, ya que solo se puede ser uno desde el oficio, desde el hacer. Para Delgado, usar el saco es usar un disfraz (*ibid.*: 183-184). Esta impostura es posible de experimentar desde lo literario, desde la ficción. Por ejemplo, cuando Sáenz exagera las descripciones y roza con lo absurdo: “Cuando come lo hace a la muerte de un obispo y exige un plato que ha de estar repleto de perejil, pues se siente fascinado por el perejil, de un modo realmente inexplicable y misterioso” (2008: 17, 18). Sáenz es consciente de su posición de escritor enunciante frente al aparapita trabajador: sabe que sus palabras pueden sonar a “predicador de trastienda” y que pueden poner en ridículo a quien las suscribe (*ibid.*: 23). A pesar de esto, toma una posición: los literatos y los sociólogos no le han prestado atención a este personaje (*ibid.*: 18). Así, pese a la diferencia y a la impostura, busca un acercamiento honesto a ese que es otro y es distinto, que parte desde un hacer literario depurado.

Antezana ve en el saco de aparapita el concepto zavale-
tiano de “formación social abigarrada”, un espacio “múltiple y diverso, hecho de márgenes y fruto de márgenes, sugiere una posible poética no sólo de la diversidad sino de lo que los centros urbanos consideran desechable, indeseable, en fin, que tratan como basura o basuras” (2011: 653). El aparapita es un ser que habita los márgenes (los bordes de la ciudad), pero también se excluye de un sistema: “Él no es de los que

paga impuestos; ignora olímpicamente los sindicatos, no es un ciudadano, pero es dueño de hacer y deshacer de su persona” (Sáenz, 2008: 21). A pesar de ser marginal, a pesar de ser migrante, a pesar de estar fuera de un sistema —o, más bien, tal vez justo por esto— el aparapita representa la ciudad de La Paz: “hasta podría decirse que la ciudad es él” (Sáenz, 1979: 139). Es indisoluble su presencia y la de La Paz: “Al ponderar la imagen del aparapita podrá encontrarse el espíritu de la ciudad en su verdadera significación” (Sáenz, 2008: 17). El aparapita carga la ciudad en sus espaldas (Sáenz, 1979: 139). Para Antezana, esto puede verificarse en la vestimenta del aparapita:

En la obra de Sáenz, como en las callejuelas de la ciudad de La Paz (esas que se entretajan con el altiplano), el caos y la diversidad materiales son ciertamente más elementales que el orden y para poder pensar ese hecho uno podría recurrir al modelo del saco de aparapita (1995: 25).

Según Sáenz, una de las claves para entender al aparapita, uno de sus rasgos más característicos, es su vestimenta (2008: 23-24). Por ejemplo, para Felipe Delgado el saco de aparapita es una imbricación con la vida, con la experiencia:

Simplemente, un saco de aparapita es obra de la vida. No es cuestión de agarrar un saco cualquiera y rasgarlo y ponerle remiendos por aquí y por allá [...]. Decididamente, para tener un saco de aparapita hay que ser aparapita. No es cuestión de ir a la sastrería y mandarse a hacer un saco semejante (2007: 220).

Desde la perspectiva de este escritor paceño, el aparapita, ya para finales de la década de 1970, está por desaparecer: “Ya casi no se ven aparapitas en La Paz”, dice Sáenz en *Imágenes paceñas* (1979: 135). Según él, el progreso de la ciudad los está expulsando: “Finalmente, hasta los aparapitas están destinados a desaparecer” (*ibid.*: 137). Al marcar este desvanecimiento futuro, mucho antes de la década de 1980, explicita que estos

personajes pertenecen a una época específica. Por ello, los *k'epiris* de Viscarra o los minittransportistas a quienes se dedica la siguiente investigación son distintos: no tanto en el oficio, sino en el espacio geográfico y en la época en la que trabajan. Más allá de la condición ficcional del aparapita saenzeano, el minittransportista de la Feria de Villa Dolores —en quien se detiene el estudio que se desarrolla en este libro— representa otra época y otro momento. Por otro lado, más que hablar de un tópico o de un modelo, la tesis de Julio Cesar Mita expone a los minittransportistas no como personajes, sino como individuos y se aleja de la idea de modelo para referirse a los miembros singulares de un colectivo. Bajo ese marco, ellos no representan la ciudad de El Alto ni la feria en la que trabajan. Son trabajadores, desarrolladores de un oficio que implica una técnica.

En este libro no se realizan generalizaciones; por ejemplo, algunos minittransportistas son migrantes y otros no. No hay un solo perfil. A diferencia de los aparapitas, estos minittransportistas pertenecen a un colectivo: el Sindicato de Minitransporte de Carga Manual, Estibadores y Serenos de la Feria de Villa Dolores en El Alto; y, más allá de constituirse en individuos que desempeñan una ocupación particular, son leídos como un grupo de ciudadanos y de trabajadores que, como cualquier otro, debe ganar dinero y saber cómo administrarlo para sobrevivir en la urbe. Del mismo modo, se apropian de símbolos distintos: frente al saco de aparapita visten un overol verde con una insignia de su Sindicato en el pecho.

Las diferencias entre el personaje, que es el aparapita, y el sujeto estudiado, que es el minittransportista, hablan también del crecimiento de la ciudad y de la complejidad que genera el paso del tiempo. Mita nos introduce en la Feria de Villa Dolores, un mundo a escala de la urbe, tan complejo y caótico como aquella, para ubicar al Sindicato en cuestión. Una vez localizados, su historia se convierte en el foco de interés. Los cocheros, los estibadores y los “escaleras” aparecen. Paralelamente, se ahonda en el entramado laboral de la organización, siguiendo el ingreso de los nuevos afiliados, pasando por el proceso de trabajo —enfaticando el cuerpo— y por las particularidades estadísticas de

su población. En los capítulos finales, se consolida la identidad colectiva del transportista manual que, a la vez, paradójicamente, proyecta su identidad como individuo, como un habitante más de la ciudad.

El cuerpo es clave. “Tienes que saber cuál es tu pulso”, dice un minitransportista de la Feria de Villa Dolores en este libro. Mita explica que el pulso de uno mismo es vital, que el oficio define el cuerpo y viceversa. Es ese pulso el que generan los que transportan manualmente las mercancías en los mercados. Es ese el latido que resuena evidenciando la equilibrada convivencia entre individuo y Sindicato, entre identidad y colectividad. Más allá de que se trate de personajes ficcionales o de trabajadores de una feria alteña, el pulso de su oficio inscribe su cuerpo en el espacio geográfico y en la organización, dos entidades orgánicas con quienes siempre armonizan sus palpitaciones.

BIBLIOGRAFÍA

Antezana, Luis

2011 “Postdatas”. En: Luis Antezana, *Ensayos escogidos*. La Paz: Plural editores.

1995 “La poética del saco de aparapita”. En: Luis Antezana, *Sentidos comunes: ensayos y lecturas*. Cochabamba: Universidad Mayor de San Simón, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales / Centro de Estudios Superiores Universitarios.

García Pabón, Leonardo

1998 *La patria íntima: alegorías nacionales en la literatura y el cine de Bolivia*. La Paz: Centro de Estudios Superiores Universitarios, Universidad Mayor de San Simón / Plural editores.

Sáenz, Jaime

2008 “El aparapita de La Paz”. En: Jaime Sáenz, *Prosa Breve*. La Paz: Plural editores. 17-24. [1968]

2007 *Felipe Delgado*. La Paz: Plural editores.

1979 “El aparapita”. En: Jaime Sáenz, *Imágenes paceñas. Lugares y personas de la ciudad*. La Paz: Difusión Ltda. 135-139.

Viscarra, Víctor Hugo

2006 “Los k’epiris”. En: Víctor Hugo Viscarra, *Borracho estaba, pero me acuerdo. Memorias del Víctor Hugo*. La Paz: Correvedile.

1

Introducción

1.1. EL TRANSPORTE MANUAL: LOS Q'IPIRAPITAS Y LOS MINITRANSPORTISTAS

“Diablero” (México), “cargador” (Perú), “porteador” (Argentina), “*q'ipiri*”, “aparapita” o “estibador” (Bolivia) son los distintos nombres de los transportistas manuales en dichas latitudes del mundo. El transporte de objetos y de personas constituye una actividad histórica, cuya producción requiere de una fuerza de trabajo, de medios de trabajo y de una mercancía; siendo esta última la labor en sí misma que, de manera simultánea, se produce, se distribuye y se consume, todo con el fin de transportar un objeto o a una persona a cambio de una remuneración económica (Bonavia, 1956; Alemán, 2008; De la Garza, 2000).

En el contexto urbano de las ciudades de La Paz y El Alto —y en general en Bolivia—, en la cadena de transporte, el transporte público motorizado es el más conocido, pues cumple con la tarea de trasladar a las personas. Sus medios de trabajo son el vehículo motorizado (propio o arrendado) y una ruta (espacio delimitado, apropiado por medio de organizaciones que, en su mayoría, están conformadas por cuenta propia) (Alemán, 2008; Escóbar, 2009). De igual manera, el transporte manual es un servicio público que se diferencia porque su función principal consiste en trasladar mercancías, utilizando, principalmente, el cuerpo y, seguidamente, el coche como medios de trabajo. Al igual que para el transporte motorizado, para el transporte manual el espacio es vital, ya que se trata de un medio de trabajo estratégico, territorializado por ciertas entidades formales, como el sindicato, las asociaciones u otros grupos más pequeños. En el caso del transportista manual, dichos espacios son

las ferias o *qhatu*, los abastos, los mercados, las terminales de buses, las paradas y los aeropuertos.

Acerca de la bibliografía sobre el tema, uno de los primeros trabajos es el de Ricardo Valderrama y Carmen Escalante (1977), titulado *Gregorio Condori Mamani: autobiografía*, que trata sobre la vida y las experiencias de un cargador de Cusco (Perú), y que ayuda a la comprensión de distintos temas, como la migración rural-urbana, las pautas culturales propias y de hibridación, la inserción urbana, la precariedad y la explotación laboral. Por otra parte, en Bolivia, desde la década de 1970, en la literatura se ha desarrollado una “metanarrativa”¹ –un mundo ficcional construido desde la literatura (Goffman, 2006)– alrededor de la figura del aparapita (Sáenz, 1979, 1980, 2008; Viscarra, 2006) que, sumada a las interpretaciones del estudio de Valderrama y Escalante, dio origen a trabajos filosóficos (Moscoso, 1985, 1987) y a expresiones artísticas en la pintura, en el teatro y en otras esferas del medio.

El 2008, año de inicio de la presente investigación, una de mis inquietudes principales acerca del transporte manual se centraba en que sobre los llamados *q'ipiris* o aparapitas “penaba” una especie de estereotipo formalizado que los asociaba de forma abstracta a la pobreza, por razones de pertenencia étnica; vinculación que desembocaba, ineludiblemente, en una estigmatización del sector. No tomaba en cuenta que las versiones literarias del transporte manual –las más popularizadas, por cierto– eran producto de la lógica propia de ámbito de la literatura y del arte, y que los múltiples oficios que comenzaron a mutar y a aparecer respondían a distintas crisis económicas y a sus respectivos efectos en el mercado laboral.² Para contrarrestar dicha

1 Se entiende por metanarrativa a “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 En ese sentido, la pobreza deja de ser abstracta y estigmatizada para convertirse en una crisis global del mercado de trabajo

“descomposición social”,³ principalmente como consecuencia de la crisis económica del año 1985, sectores como el transporte manual accedieron, crearon y estructuraron una nueva recomposición social; un repertorio estratégico en distintos niveles. No obstante, si bien tal recomposición social colectiva sirvió como salvaguarda y también definió los términos del juego en un nuevo mercado laboral de trabajo informal, no dejó de evidenciar tensiones, contradicciones y límites.

En la última década, al parecer, las investigaciones orientadas a desentrañar esa compleja realidad socioeconómica (específicamente la del sector de los aparapitas) no salieron de los esquemas heredados de los estereotipos literarios y gubernamentales. Es así que trabajos como el de Helmer Villegas (2012) hacen referencia a que la pobreza en el área rural obliga a sus pobladores (los campesinos) a migrar temporal o estacionalmente al área urbana. Una vez insertos, estarían predispuestos para trabajar como aparapitas, siendo que las disponibilidades del agente (el *habitus* campesino) y el campo laboral de destino (el nicho económico o mercado laboral) le serían favorables de manera invariable. Así, la reproducción⁴ de los aparapitas estaría reservada para determinados agentes

(producto de las reformas económicas de larga data) que desde 1985 se acentuó en Bolivia.

- 3 Se entiende por descomposición social al proceso mediante el cual un modelo de integración social sufre un deterioro progresivo. Su perspectiva es negativa, hasta pesimista, y puede conllevar a caer en un determinismo sociológico –como Maristella Svampa hace notar–, pues se ignora que también entra en juego la dimensión de una recomposición social. En tal sentido, la recomposición social hace referencia a las acciones colectivas que contrarrestan los efectos destructivos de un modelo en deterioro progresivo (Svampa, 2008).
- 4 Pierre Bourdieu fue uno de los teóricos sociales que intentó salvar la tensión epistemológica entre el sistema y la acción, introduciendo el concepto de ‘*habitus*’. Sin embargo, gran parte de sus trabajos provocó que se lo considerase como un determinista

y espacios, en una disponibilidad armoniosa y sin contradicciones ni tensiones.⁵ Más allá de que las variables de lugar de origen y de procedencia laboral sean campesinas o no, no preestablecen ciertos tipos de disponibilidades innatas, como tampoco una procedencia laboral campesina, así como un lugar de nacimiento no implica una mecánica en la sustentabilidad estratégica laboral dentro del transporte manual. En palabras de Rossana 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” (2009: 236).

Acerca de la disponibilidad para ingresar y para salir de los espacios urbanos, la bibliografía, desde aproximadamente

estructural. A decir de Alison Spedding, “Bourdieu atacó la ilusión (histéresis de los *habitus*) del actuar por voluntad propia, siendo que en gran parte somos títeres del sistema social” (1999: 6). O, siguiendo a Maristella Svampa, la suspensión de la dialéctica entre la estructura y la acción culminó en la obra de Bourdieu “en una suerte de esquizofrenia, pocas veces señalada: así, mientras su análisis sociológico terminaba 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 90 [década de 1990]– lo convirtieron en un paradigma de intelectual comprometido con los movimientos sociales” (2003: 9).

- 5 Es evidente que una de las estrategias laborales de los migrantes rurales es desempeñarse como aparapitas. Sin embargo, los estudios de caso que expone Helmer Villegas (2012) a lo largo de su investigación solo cubren a los migrantes rurales, sin tomar en cuenta a los transportistas manuales ciudadanos –que provienen del área urbana–, a quienes no necesariamente son campesinos o, en todo caso, a aquellos migrantes que, de alguna manera u otra, se han desvinculado de sus comunidades, casos en los que el mencionado *habitus* campesino no tendría mucha relevancia para explicar los mecanismos por los cuales se sustenta el transporte manual en el tiempo y principalmente en la actualidad.

1990, hace referencia a la apropiación de los territorios urbanos, ejecutada en su mayoría por las organizaciones de corte gremial. Para que permanezcan como territorios conquistados, los espacios públicos necesitan de enrolamientos (afiliaciones) que, a su vez, requieren de una dinámica constante de relaciones y de otras estrategias de los propios afiliados (Rojas, 1992; Samanamud, 2003; Luna, 2007; Alemán, 2008; Pereira, 2009; Barragán, 2009). Los espacios en las ferias y en los mercados se han ido corporativizando, por lo que entrar o salir de dichos territorios, en pos de acceder a una fuente de trabajo, ya no es ni tan sencillo ni tan armonioso.

Bajo ese marco, esta investigación, adscrita fuera de los esquemas literarios y (no) gubernamentales, pretende realizar un viaje hacia el mundo cotidiano laboral de los minitrasportistas, denominados, entre otros nombres, como *q'ipiris* y *aparapitas*. Con ese objetivo, en primer lugar, en este capítulo introductorio se establece que el transporte manual es parte de la cadena de transporte y que su origen, su existencia y la importancia de su intervención en el proceso de producción dependen de la circulación de mercancías, mediante las técnicas de trabajo y las formas de producción que este sector ha desarrollado, y no así de las construcciones etiquetadas y estigmatizadas, destinadas a desaparecer o condenadas al “residuo humano” (Bauman, 2008). En segundo lugar, se expone que los espacios urbanos laborales (públicos) —en el llamado sector informal— donde opera este grupo de trabajadores están cerrándose, siendo corporativizados o institucionalizados por asociaciones o sindicatos. Dichas características del transporte manual resultan esenciales para la defensa del espacio laboral y la legitimación del grupo, que en la actualidad le han permitido construir su propia identidad y establecer estrategias organizacionales con un alcance más amplio, aunque no estén exentas de presentar dilemas.

Para recorrer el mundo cotidiano del transporte manual, además de tomar en cuenta esos aspectos primordiales, una serie de preguntas orientaron esta investigación: ¿por qué el transporte manual es un lugar laboral estratégico frente al desempleo?, ¿a

qué se debe que los transportistas manuales o los minitransportistas tengan la capacidad de cambiar y de crear nuevas estrategias de trabajo y de identidad?, ¿qué rol juega la organización?

De ese modo, desde una perspectiva laboral, se desarrolla la evolución de los minitransportistas, desde que son *q'ipirapitas* hasta que se convierten en cocheros, para luego localizar y analizar las estrategias de (re)producción y de trabajo del sector de minitransporte. Por último, se analizan los factores de la organización que inciden en la construcción de estrategias de identidad laboral y en sus relaciones con su federación, con las instituciones estatales y con los demás.

Con el fin de dar cuenta y hacer que el transporte manual se haga “carne y hueso” en esta investigación, se realizó un estudio de caso del Sindicato de Minitransporte de Carga Manual, Estibadores y Serenos de la Feria de Villa Dolores de la ciudad de El Alto,⁶ a partir de su carácter histórico, su cantidad de afiliados y su vida orgánica. Cabe señalar que si bien ese sindicato agrupaba a tres tipos de transportistas manuales, según su modalidad –cocheros o minitransportistas, escaleras y estibadores–, los principales sujetos del estudio son los primeros, teniendo como segunda prioridad a los escaleras y a los estibadores.

La metodología aplicada estuvo basada, en un principio, en la realización de observaciones no participantes, para luego interiorizarme en el mundo del transportista manual y, consecuentemente, poder realizar observaciones participantes. También apliqué entrevistas estructuradas, no estructuradas y semiestructuradas, dependiendo de la ocasión y de la planificación, a informantes clave, para así cerrar con el desarrollo de una encuesta (anexo 1).

1.2. ESTRUCTURA DEL ESTUDIO

Estructuralmente, la investigación está dividida en siete capítulos. El primero constituye la introducción. El segundo cita

6 Actualmente: Asociación de Minitransportistas, Estibadores de Carga Manual de Villa Dolores, El Alto.

las herramientas conceptuales con las que abordé aspectos referidos a la importancia del trabajo como principal medio de sustento material del sujeto, mientras que, al mismo tiempo, consideré las nociones de ‘estrategia laboral’, ‘medio de producción’, ‘técnicas corporales’, ‘identidad’ y ‘organización’.

El tercer capítulo corresponde a una descripción general de la Feria de Villa Dolores de la ciudad de El Alto, incluyendo su ubicación geográfica y su importancia como centro de abasto de alimentos de las poblaciones alteña y paceña. En cuanto a los minitransportistas, describo algunos rasgos de su aparición y de su importancia, el entramado que se teje en su relación simbiótica con la Feria, su historia en tanto organización y su posesión primigenia del área de trabajo, la obtención de personería jurídica y su significado, su población y tanto la función como la composición del cuerpo directivo.

El cuarto capítulo es la médula del trabajo. Se trata de un intento, desde una sociología carnal,⁷ de realizar una inmersión total y de comprender el mundo de vida corporal del proceso de producción de la circulación de mercancías que ejecutan los transportistas manuales. Así, en un principio, cito relatos que narran cómo se conquista y se reconquista el territorio, la importancia de la organización, la versatilidad y el desarrollo de la técnica corporal en las tres distintas modalidades de transporte manual, en tanto fortaleza y principal característica del minitransportista, al igual que como su principal vulnerabilidad.

El quinto capítulo contiene los aspectos laborales y culturales que actualmente enmarcan al sector del transporte manual. Desde esa perspectiva, la crisis laboral tiene un efecto

7 Este enfoque toma en serio, tanto en el plano teórico como en el metodológico y retórico, el hecho de que el agente social es, ante todo, un ser de carne, nervio y sentidos (en el doble sentido de sensual y [de] significado) [...]. La sociología debe intentar recoger y restituir esta dimensión carnal de la existencia [...] mediante un trabajo metódico y minucioso de detección y registro, de descifrado y escritura capaz de capturar y transmitir el sabor y el dolor de la acción, el ruido y el furor de la sociedad (Wacquant, 2006: 15).

directo en el mercado de trabajo, reconfigurando un escenario por la lucha de puestos en empleos informales y, a la vez, causando que los trabajadores informales puedan crear y combinar actividades paralelas para sobrevivir, al mismo tiempo que el aspecto cultural muestra los efectos de esos cambios.

El sexto capítulo da cuenta de la identidad y de la vida colectiva del minitransportista, siendo que la primera aún está fuertemente ligada y en constante tensión con la nueva identidad, la cual pretende forjarse y desde la que se establece la confluencia de antiguos y de nuevos tipos de relacionamiento consigo mismo y con los otros.

Para finalizar, el séptimo capítulo presenta las conclusiones de este estudio.

2

Prenociones teóricas

2.1. LAS ESTRATEGIAS DE TRABAJO

Asumiendo que asistimos a una crisis laboral en Bolivia, en el sentido de cambio y de reconfiguración de las características del mercado de trabajo, entre otros aspectos, también se asume que son muchas las estrategias que se despliegan para buscar y conservar el empleo desde los distintos ámbitos de la sociedad. Al respecto, Silvia Escóbar y Germán Guaygua (2008) mencionan que las estrategias familiares laborales consisten en movilizar sus componentes para, desde allí, ampliar las posibilidades de inserción laboral, y así asegurar su reproducción y existencia. Extrapolando esa idea básica, en este estudio, considero que la estrategia de trabajo del aspirante a minitransportista tiene como inicio el despliegue de distintas tácticas, con el fin de ingresar en la organización laboral⁸ (sindicato o asociación). Una vez afiliado, exhibe otras estrategias para asegurar la pervivencia de la organización y, por consiguiente, de su fuente laboral.

Focalizo la mirada en el sindicato (u organización) para establecer con precisión el concepto de estrategia de trabajo, recuperando, sin embargo, provisionalmente, parte de la definición proporcionada por Escóbar y Guaygua, quienes recurriendo a los postulados de Pierre Bourdieu⁹ señalan:

8 Como indica René Pereira, en el caso del sector informal, para los gremios “la organización es la única posibilidad de garantizar la supervivencia en sus fuentes de trabajo” (2009: 47).

9 Específicamente, estaría hablándose de una estrategia de reproducción (entendida como la perpetuación de la organización),

[...] 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 (2008: 18).

Para la organización, dicho “sentido práctico” se manifiesta cuando este expresa un abanico de modos de adecuación (“saber jugar el juego”) ante las situaciones de su ambiente sociolaboral, sea de manera colectiva o individual. Llevar a cabo sus estrategias a través de la apropiación del espacio (operativizar su área de trabajo), desarrollar tratos (pactos) sociales tácitos y expresos con aquellos sujetos y colectividades con quienes el transportista manual interactúa, etcétera, son expresiones de un sentido práctico que, en el caso del Sindicato de Minitransporte de Carga Manual, Estibadores y Serenos de la Feria de Villa Dolores de la ciudad de El Alto,¹⁰ se contextualizará en ese centro de abasto a partir de las particularidades de dicha organización y las de sus miembros.

La organización también funciona como un núcleo integrador (soporte relacional) que vincula al individuo (trabajador) con la colectividad, desde la propia organización hasta la esfera social. El sindicato o la asociación es, por excelencia, un medio estratégico de trabajo y, al mismo tiempo, en ciertos espacios, tiene como finalidad integrar a sus miembros a la sociedad,

inmersa en una estructura de disponibilidades pero presente y en contacto con su contexto. En general, una estrategia es lo que dice ser en cuanto es y no es consciente; no es un cálculo planificado ni un marco rígido de reglas o normas, sino el “saber jugar el juego”, prever antes que planificar (como buen jugador), aprender y legitimar el sentido del juego y establecer los principios de visión y división (Bourdieu, 2002; Bourdieu y Wacquant, 1995).

10 En adelante, mencionado indistintamente como Sindicato, Sindicato de minittransportistas, Sindicato de transportistas manuales o con su nombre *in extenso*.

para hacerlos visibles. En concordancia con esa idea, Maristella Svampa (2008) menciona que el trabajo es un principio de integración (socialización, cultura del trabajo), a partir del cual se definen los soportes colectivos de un individuo.

2.2. LA ORGANIZACIÓN SINDICAL Y EL TERRITORIO

Acerca de las organizaciones y de los actores que operan en los espacios públicos del sector informal, existen dos visiones: una restringida y otra amplia; lo que no significa que ambas constituyan distinciones tajantes. La primera recoge la siguiente definición de organización, respecto al espacio:

Sindicato es una comunidad de carácter gremial (mismo oficio), es decir, una organización de productores que tienen la propiedad colectiva sobre determinados recursos de su actividad económica, que usufructúan los mismos de manera individual y que toman un modelo institucional centralizado y jerárquico asumiendo un rol redistributivo (reciprocidad) a nivel social, económico y político (Aleman, 2008).

Desde esa perspectiva, una colectividad se forma y se mantiene gracias a un objetivo material que consiste en el control del espacio, en pos de mantener con preferencia una actividad económica determinada. Dicho punto de vista advierte que lo primero que debe hacerse para comprender una organización es analizar su carácter económico y, de ahí, estudiar sus demás configuraciones. El control económico del espacio, pues, requiere mediaciones legales (y otras) entre la organización (a nivel directivo, principalmente) y los aparatos estatales, para consolidar así el control del espacio público en disputa o en conflicto (Rojas, 1992). Si solo consideramos esta idea y la llevamos al extremo, la organización vendría a ser como un “cuerpo burocrático sólido y monolítico” y el sindicato solamente cumpliría una especie de función de vitrina (Escóbar, 2009: 110); es decir, serviría exclusivamente para solucionar conflictos formales internos y externos, mas no los de otra índole. Es

precisamente respecto a ese vacío que una visión amplia recalca que en un espacio en conflicto se desarrollan diversas prácticas sociales, construidas cara a cara desde los microespacios, donde la acción del cuadro administrativo (Weber, 1944) –la organización vista desde un plano directivo: el directorio, el nivel ejecutivo– es otro componente más en la construcción social del espacio y, por tanto, de la organización. Desde esa perspectiva, la organización se flexibiliza y se estructura en un espacio fragmentado, donde se pueden articular múltiples estrategias formales y no formales para legitimar y (re)crear la ocupación del espacio, mediante la organización y, principalmente, por medio de otros soportes sociales que están a nivel de los agentes (Samanamud, 2003).

En tal sentido, el Sindicato de Minitransporte de Carga Manual, Estibadores y Serenos es una organización de carácter laboral que ostenta la posesión colectiva de la feria callejera de Villa Dolores de la ciudad de El Alto, con el fin de usufructuarla de manera individual y colectiva, a partir de la articulación de múltiples estrategias. Si bien en el cuadro administrativo del transporte manual (nivel formal de la organización) recae cierta planificación (control de la producción, origen de los recursos y su distribución), y es desde donde se da una identidad y una cohesión al transportista manual, es insuficiente para visualizar otras estrategias no formalizadas que se tejen a partir de las interacciones cara a cara entre los afiliados y con los demás. En ese nivel, se evidencia la existencia de disputas y de acuerdos, en medio de una atmósfera de relaciones de fuerza/poder (Foucault, 1991) que penetran todos los canales de intercambio (las redes sociales), estén dentro o afuera de la organización, y que inciden en la toma de posesión del espacio de la colectividad y de los agentes.

Por otra parte, es indudable que el mencionado Sindicato es el resultado de un proceso generativo en el que convergen el territorio y la colectividad social (la organización), condición *sine qua non*.

Desarrollada ya la segunda noción, falta entender qué significa el término ‘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). Existen cinco funciones para caracterizar un territorio: la apropiación, la explotación, la vivencia, el intercambio y la administración. Cada grupo de actores construye y define socialmente su territorio y le otorga una coherencia, mediante el uso de estrategias que integran esas 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 sus estrategias (*ibid.*).

Como mencioné previamente, en el transporte público motorizado, existe una suerte de posesión del espacio (la ruta), siendo un medio de trabajo colectivo imprescindible para poner en funcionamiento la producción de la circulación (Aleman, 2008). De ese modo, 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 de situaciones de competencia” (Mazurek, 2009: 71). Debido a que en un espacio pueden existir distintos territorios, se producen áreas de competencia que generan conflictos en los que existe una superposición de intereses de los grupos sociales. Por esa razón, en el territorio se despliega una multiplicidad de estrategias de los actores que lo construyen (grupos de poder), en las que cada grupo tiene su propia estrategia de explotación y de gestión de su territorio (*ibid.*).

2.3. A TOOLMAKING ANIMAL:¹¹ LOS MEDIOS DE TRABAJO Y EL CUERPO

Según Karl Marx, la utilización de medios de trabajo refleja el grado de desarrollo de las formaciones económico-sociales del pasado (1981: 218). Dicha premisa ha sido reinterpretada de una manera “desarrollista” –incluso podría decirse que el

11 Karl Marx, parafraseando a Benjamin Franklin, define al hombre como “un animal que fabrica herramientas” (1981: 218).

propio autor así la veía— en los manuales de economía política más divulgados, en los que se define el medio de trabajo como:

[...] 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 tal sentido, el medio de trabajo puede ser percibido entre la polarización de lo primitivo y lo moderno.¹² Por otro lado, dicha teoría tiende a separar al medio de trabajo de la fuerza de trabajo, concibiendo la segunda como una condición material y externa a la primera, como un desarrollo objetivado y observable. Tal opinión acierta al señalar que un medio de trabajo es el resultado de la acumulación (el denominado “desarrollo”), mas, simultáneamente, borra, invisibiliza, la transmisión tecnológica de los cuerpos, pensándolos como instrumentos: “Con anterioridad a las técnicas de instrumentos, se produce un conjunto de técnicas corporales” (Mauss, 1971: 342). La transmisión describe un acto de la técnica corporal que es socialmente efectuado por la tradición (la costumbre, la *hexis*,¹³ lo adquirido) e *in situ*.

12 Si bien Marx dice que los medios de trabajo reflejan el grado de “desarrollo”, también sostiene que son indicadores de las relaciones sociales bajo las cuales se efectúa ese trabajo (1981: 218). Es decir, pueden indicar hasta qué punto un modo de producción puede echar mano de medios de trabajo para seguir existiendo, sean estos “primitivos” o no.

13 “La *hexis* es la parte corporal del *habitus*, es la parte gestual del cuerpo que especifica el modo de caminar, sentarse, reírse, comer, que identifica a una persona como perteneciente a un grupo social. [...] se entrelaza con la forma del cuerpo mismo y con la vestimenta, y es difícil de cambiar y se define por su contrario. La *hexis* ha sido poco desarrollada por Pierre Bourdieu y sus

Ahora bien, considerar las técnicas corporales como predecesoras de las técnicas instrumentales y que su transferencia se realiza gracias a la tradición, nos plantea la siguiente pregunta: ¿cómo se produce dicha transmisión y cuál es su soporte? Marcel Mauss y Pierre Bourdieu explican que ese fenómeno es como una transmisión de estructuras de *habitus* –lo que provocó que se lo piense como deterministas-estructuralistas– (Svampa, 2008). Si entendemos el *habitus* como algo estructural y estático, podemos llegar a adoptar un discurso esencialista, como es el caso de Helmer Villegas (2012), quien describe a los transportistas manuales encasillándolos y reduciéndolos a meros *habitus* campesinos. No obstante, también podemos recuperar el margen estratégico del agente de dicho *habitus*: “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 (la *hexis*) a modo de una herencia y una estructura que lo guía,¹⁴ no lo obliga mecánicamente, ya que debe ser una creación *in situ* y debe ser legitimado. Este pequeño espacio abre paso a considerar el tacto con la realidad material de la situación en el acto y la experiencia que es socialmente aceptada.

Realizadas estas reflexiones teóricas, el medio de trabajo es entendido en un sentido amplio, a diferencia de Marx, quien señala que “es una cosa o conjunto de cosas que el trabajador interpone entre él y el objeto de trabajo” (1981: 217). Para Mauss, “el cuerpo es el primer instrumento del hombre y el más natural [...] el objeto y medio técnico más normal del hombre es su cuerpo” (1971: 342). Según ese autor, un error del pasado fue pensar que la técnica existe solo cuando hay un

seguidores, porque resulta difícil de describir con palabras los modos gestuales densos del cuerpo” (Spedding, 1999).

14 “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” (Svampa, 2008: 9).

instrumento, en el sentido de algo externo al cuerpo (Marx, 1981: 217; Mauss, 1971: 342; Lechte, 1996).

A partir de las aclaraciones anteriores, en un primer momento, se considera el medio de trabajo desde la economía política como aquello que se interpone entre el trabajador y el objeto de trabajo (materializado en el coche y en la escalera). En un segundo momento, se habla sobre las técnicas corporales (tecnología previa al concepto genérico de oficio y de maña), en tanto esquemas corporales adquiridos e innovados. En un tercer momento, ya explorando el trabajo cotidiano del minitransportista en la Feria de Villa Dolores, se comprende que la técnica instrumental (el manejo del coche y de la escalera) y la técnica corporal (el manejo del cuerpo) se unen, se fusionan, siendo el lugar donde se comienza a cerrar la brecha entre el actor (técnica corporal) y el objeto (medio de trabajo), en una capacidad de agencia recíproca (Latour, 2008).

2.4. UNA NUEVA IDENTIDAD

¿Por qué es necesario hablar sobre la identidad del Sindicato de Minitransporte de Carga Manual, Estibadores y Serenos? Resultaría más sencillo indicar que ese sector, como grupo laboral, tiene un solo objetivo: que los minitransportistas solo se reúnan y se organicen para explotar y para defender su territorio laboral, y nada más. Sin embargo, su realidad va más allá de ese cálculo frío y presenta una complejidad particular.

La identidad del transportista manual cumple un rol importante que posibilita incluso su existencia como sector. Para comprenderla, comencemos considerando que se trata de la composición de la diferencia y que no es ahistórica; de lo contrario caería en un discurso esencialista (Spedding, 2008), contraproducente para el cambio y el tacto contextual.

Según Rossana Barragán (2008), desde una perspectiva constructivista, la identidad no es una transmisión pulcra, sino un producto de continuos, de invenciones, de tensiones y de contradicciones que son contextuales y relacionales, siendo espacios multidimensionales que pueden confluír y disputarse. Es la

identificación de experiencias y de prácticas cotidianas de vida que no están exentas de las relaciones de poder. La premisa es buscar y explorar las representaciones y los significados que se atribuyen a las categorías de identidad (*ibid*).

Existen pocos trabajos que abordan el transporte manual desde las ciencias sociales; por tanto, no es posible decir mucho sobre la construcción de su identidad, a menos que consideremos que, al parecer, como otros personajes de la miseria, fueron blancos de distintos estigmas con propósitos ajenos a su realidad. Por una parte, el Estado contribuyó a la elaboración de tal identidad estigmatizada, impuesta o adscrita, mediante un aparato ideológico que relacionaba la iconografía de la miseria con sectores marginales, como los grupos étnicos aymaras en su éxodo migratorio hacia las ciudades; principalmente el Estado de 1952, que nos ofrecía, a la vez, la única posibilidad de desarrollo en los contenidos de una modernidad que debía negar desde su origen todo el atraso que representaban dichos sectores marginales (Rivera, 2006). Por otra parte, está la contribución de la literatura, cuyos relatos e interpretaciones novelísticas –en el contexto de la ciudad de La Paz, uno de sus máximos exponentes es Jaime Sáenz– reforzaron, premeditadamente o de forma inconsciente, todos esos estigmas, muchas veces sedimentados y resumidos en la imagen del *q'ipiri* o del aparapita, que se promocionó masivamente en su versión cultural, provocando una transmisión hereditaria de sus supuestos atributos bohémicos (no por ello desestigmatizados). Los transportistas manuales, que para la literatura vendrían a ser los *q'ipiris* y los aparapitas, dejarían de ser personas concretas para ser instrumentalizados y utilizados como vehículos de conocimiento metafísico, del nihilismo y de todo tipo de interpretaciones artísticas bien intencionadas.

Desde 1985, cuando se fundó formalmente el Sindicato de los minittransportistas, sus afiliados inventaron y adoptaron distintas formas de pertenencia y de identificación con su forma de trabajo y con lo que significa pertenecer a dicha organización. Si citamos algunos de esos rasgos, inicialmente podemos mencionar que el solo hecho de crear una organización

ya se constituye en una autorreflexión y en una introspección sobre la construcción colectiva de la identidad del transportista manual; una identidad que se renueva en cada conmemoración festiva (tanto de su fundación como de otros eventos), en la adopción de símbolos (como el escudo representativo del Sindicato), en el overol de color verde y en el logotipo que lleva bordado, en las tarjetas de operación, en el manejo de su área de trabajo, en las lealtades instauradas, etcétera. Todos esos elementos fungen como marcadores distintivos de auto-identificación y de diferenciación respecto a otras organizaciones, dentro o afuera de la esfera del transporte manual.

La composición de su diferenciación (construcción de la identidad del transportista manual de ese Sindicato) es, indudablemente, el resultado de un momento histórico en el desarrollo de su actividad laboral. Las presiones externas los han conducido a distinguirse y a fortalecer su unión a partir de una identidad propia. Sin embargo, y es aquí donde principalmente se evidencia la distinción y la complejidad de entender la identidad del transportista manual, a diferencia de otros sectores o instituciones organizacionales, los transportistas manuales luchan interna y externamente por presentarse como agentes disciplinados, adoptando un *ethos* de constantes rupturas, cargando ciertos estigmas construidos externamente.

Mientras objetivamente se adopta el overol como un atuendo para el efectivo desarrollo de su labor, de manera paralela se produce una ruptura con aquellas imágenes estigmatizadas sobre cómo debería ser un transportista manual. Ahora bien, si asumimos que ciertos estigmas vagan en forma de espectros en el contexto del transporte manual, ¿cómo debería entenderse dicho fenómeno y cómo debería comprenderse y explicarse un estigma?

Para Erving Goffman (2006), un estigma genera una identidad deteriorada. En un marco constructivista, esta, además, está sujeta al cambio. De ahí que podemos decir que la identidad del transportista manual no es inmóvil, sino que se desplaza hacia una disputa tensionada y yuxtapuesta entre la identidad deteriorada adscrita y una identidad dignificada (nueva), promocionada por la propia organización del transporte manual

en una relación de fuerza, según el contexto en el que se plantee. De esa manera, podría comprenderse que el transportista manual aspire, en ciertos escenarios, a un proceso para desestigmatizar su identidad y, en otros escenarios (o en escenarios yuxtapuestos), a utilizar la identidad deteriorada de forma estratégica, a fin de lograr favores para su sector, utilizando, en primer lugar, su institución organizacional, método que Goffman llama “ministerialización”: victimización asumida superficialmente para obtener algún beneficio (*ibid*).

3

La trayectoria histórica del minitransporte en Villa Dolores

3.1. LA FERIA DE VILLA DOLORES

Al obtener su independencia administrativa y al conformarse como la cuarta sección de la provincia Murillo del departamento de La Paz, la ciudad de El Alto ingresó en el escenario nacional como una de las urbes más importantes de Bolivia (Sandoval y Ayllón, 1992). En parte, su envergadura se explica porque ocupa un espacio estratégico, al situarse entre la ciudad de La Paz, las áreas rurales y las conexiones con el resto de los departamentos del país, estableciéndose de ese modo como un puente comercial entre dicha urbe y el resto de las regiones. En el Distrito Uno de la ciudad de El Alto, está ubicada la zona Villa Dolores (anexo 2), la primera en ser creada el 14 de septiembre de 1942. Su nombre se instauró en reconocimiento a doña Dolores de Téllez Reyes, esposa del dueño de la hacienda Ch'usa Marka (hoy Villa Dolores).¹⁵

En palabras de Marco Alberto Quispe: “La complejidad urbana es la que identifica a este viejo territorio alteño; fácilmente se confunden vendedores con compradores” (2004: 98). Se trata de una de las principales áreas comerciales de la ciudad de El Alto, y de Bolivia. Al mismo tiempo, el contraste entre los edificios y las pequeñas casas, entre los sistemas de alcantarillado y el agua que se deja correr por donde puede, evidencia parte de esa complejidad de la que Quispe nos habla al notar las periferias y los ampulosos centros de la zona.

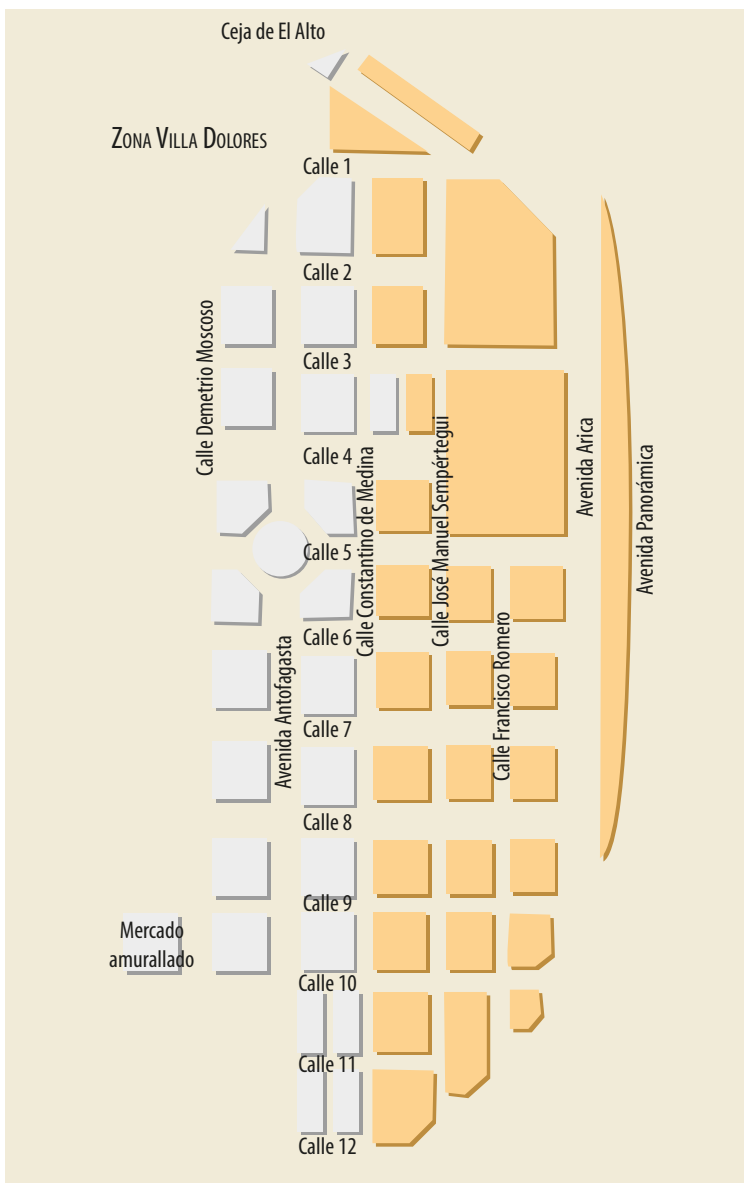
En Villa Dolores, existe un flujo comercial intenso por tratarse de un lugar distribuidor de mercancías a precios módicos.

15 Véase: “Memorias de la Fundación de la Zona de Villa Dolores”, documento de la Junta de Vecinos (1992).

Su particularidad yace en ser el espacio donde, prácticamente, se comercian alimentos y otros productos, en especial para las personas que acuden a la zona para abastecerse de alimentos, quienes la llaman la “Feria de Villa Dolores”. El mercado comenzó a surgir alrededor de 1980. Muchos minitranportistas coinciden al decir que ellos, junto con las vendedoras, fueron sus creadores, pues al inicio allí solo había basura, tal cual me indicó Faustino Rojas, un afiliado del Sindicato de Minitransporte de Carga Manual, Estibadores y Serenos: “Nosotros hemos limpiado este lugar” (9 de octubre de 2008). Ellos también mencionan que esa feria era pequeña, llegando solo hasta la calle 4, y que con el tiempo y debido al aumento de la población fue creciendo hasta abarcar 40 manzanas de la zona Villa Dolores (véase el croquis 1).

Formalmente, la Feria de Villa Dolores está ubicada entre las calles 9 y 10, y cuenta con una infraestructura (un mercado amurallado), aunque “los antiguos mercados ya no son vigorosos en tanto que las ferias callejeras han tomado el dinamismo” (Rivera, 1996). Al respecto, Hubert Mazurek (2009), haciendo referencia a este tipo de ferias, las describe como “supermercados a cielo abierto”, diferenciándolas como parte de un fenómeno que se observa en distintas partes del mundo y que, a la vez, constituyen las formas antiguas y más eficientes del comercio urbano. La proliferación de esos espacios se produjo, en parte, debido a las crisis laborales por efecto de los cambios de los modelos económicos. Un ejemplo es la ciudad de La Paz, cuyos comerciantes se incrementaron en 18.217, entre 1981 y 1990 (Pereira, 2009: 72). Dichos espacios también responden a aspectos propios de las sociedades, en especial, en el caso de nuestra realidad, el “comprar al paso”, y nuestras cosmovisiones locales (Pereira, 2016; Yampara, Mamani y Calancha, 2007).

Croquis 1: Extensión de la Feria de Villa Dolores, 2013



Fuente: Elaboración propia.

Las *ch'wiñas* (sombrillas), las tarimas, las tiendas y los anaqueles gobiernan ese espacio que parece no ser de nadie; aunque, en realidad, cada territorio tiene su correspondiente dueño. La Feria comienza en la calle 1 y continúa hasta la calle 9 (a veces hasta la calle 12, dependiendo del día y de la hora). Dos avenidas principales (Panorámica y Antofagasta) la delimitan. A centímetros de la acera de la avenida Panorámica, se halla estacionada una hilera de camiones de carga pesada (que realizan el transporte de mercancías desde y hacia otros departamentos e incluso desde y hacia otros países); y carpas grandes (estructuras de palos y de lona) fungen como puestos fijos para la venta al mayoreo de productos como zanahoria, cebolla, papa y otros. Es una escena de mucha dinámica, pues las cargas arriban con regularidad durante el año.

Antes, el tren solía pasar por la avenida Panorámica, cuyos rieles aún permanecen, a pesar de que con el tiempo están desapareciendo debajo de la tierra. Cerca de dicha avenida, compartiendo el mismo territorio, se encuentra la avenida Arica; ambas vías suelen ser confundidas una con otra, pero el carril del tren las delimita.¹⁶ Entrando a la Feria desde la avenida Arica y empezando a recorrerla con rumbo hacia la avenida Antofagasta, cruzamos la calle José Manuel Sempértegui, donde se disponen puestos con tarimas y *ch'wiñas*, una que otra carpa pequeña y, en su mayoría, anaqueles, tiendas y agencias, donde se comercia al menudeo (y a veces al mayoreo) una variedad de productos (tomates, lechugas, zapallos, etcétera). A este sector llegan camiones que se estacionan temporalmente desde la calle 6 hasta la calle 11, especialmente los martes y los viernes, días de abastecimiento de productos para los vendedores, quienes luego los comercian. La calle Sempértegui está adoquinada de principio a fin. Continuando el recorrido con rumbo a la avenida Antofagasta, en paralelo a la calle Sempértegui, encontramos la calle Constantino de Medina, donde también están instaladas muchas tarimas, anaqueles y tiendas, diferenciándose del resto porque en ese sector concurren vendedores de todo tipo de productos (tal vez por su cercanía a la Ceja de El Alto). Allí

16 Su asfaltado comenzó el 2010, tras resolverse un problema de límites con el municipio de La Paz.

llegan las cargas de fruta de temporada, y también se ubican las abarroteras y se venden otros productos (ajo, ají, canela, huevos, etcétera). Cuando los camiones arriban con la mercancía (martes y viernes), se sitúan desde la calle 6 hasta la calle 12, para posteriormente ser trasladada a los diferentes puestos de venta del sector. Ya en la avenida Antofagasta, se puede notar que ese sector escapa al gobierno instaurado por las vendedoras de productos alimenticios y del mercado en general. Como señalé, se trata de una línea tácita en la delimitación de la Feria de Villa Dolores.

Hasta el 2010, la Feria reunía a 47 asociaciones. Revisando algunas ordenanzas municipales (documentos resguardados por la Junta de Vecinos), muchas fueron fundadas en la década de 1990. Entre algunos de sus nombres pueden mencionarse los siguientes: Asociación Nacional de Patatas, Verduras y Varios de Bolivia; Asociación de Supermercados y Tarimas; Asociación de Productores al Consumidor “Kirhuaquipa”; y Asociación Agropecuaria de Chocleros, Viajeros Calle 5.

Los actores que convergen en esos microespacios y que permiten que la Feria se reproduzca son diferentes en cuanto a su función. Sin embargo, básicamente podemos distinguir tres grandes grupos: los puntos de distribución al por mayor, localizados principalmente en los extremos de la Feria (camiones, carpas, tambos, tiendas, puestos, almacenes); el grupo de vendedoras mayoristas y minoristas, cuyos puestos de venta son los de recepción y de venta; y los consumidores, señores y señoras que hacen el mercado (compran), según su necesidad.

A partir de lo descrito, se advierte la necesidad de saber cómo las vendedoras de los puestos fijos son capaces de transportar sus cargas de papa, cebolla, zanahoria u otros productos desde los camiones localizados a tres, siete o hasta 11 cuadras de distancia de sus puestos (tomando en cuenta que pueden pesar de cien a 200 kilos), y cómo los camiones pueden descargar su mercancía, si cada uno contiene de cien a 200 cargas que deben ser transportadas fuera de sus carrocerías. Secundariamente, también interesa conocer cómo algunos compradores pueden trasladar sus compras desde la Feria hasta otros puntos. Para responder a esas preguntas, podemos citar a quienes cumplen

con la función del microtraslado en ese territorio: los transportistas manuales, específicamente los minitransportistas, los escaleras y los estibadores, afiliados al Sindicato de Minitransporte Manual, Estibadores y Serenos de la Feria de Villa Dolores de la ciudad de El Alto. Esos actores forman parte de la cadena de transporte y de comercio, posibilitando que la Feria pueda existir y reproducirse, desempeñándose en articulación con los demás agentes mencionados.

Para referirnos al transporte manual y rastrear su origen, haremos uso provisional de los nombres ‘*q’ipirapita*’ y ‘*aparapita*’. La palabra aymara ‘*q’ipirapita*’ proviene del sustantivo *q’ipi* que significa “bulto” o “carga”. Podría decirse que *q’ipirapita* y *q’ipiri* son sinónimos, pero la palabra *q’ipirapita* está compuesta por el sustantivo ‘*q’ipi*’ (“bulto”) y el verbo *apaña* (“llevar algo con las manos”); la versión urbana de *aparapita* podría provenir solo de ese verbo. Entonces, la traducción al español de *q’ipirapita* sería “el que lleva un bulto o carga con su cuerpo”. Sin embargo, si bien ese nombre es conocido por los transportistas manuales, ellos no lo usan. Para referirse a esa modalidad de trabajo utilizan la palabra ‘estibadores’, nombrando así a solo una parte del transporte manual en Villa Dolores.

Desde hace mucho tiempo, desde su aparición, los minitransportistas prestan su servicio en la Feria de Villa Dolores. Primero se desempeñaron como estibadores y posteriormente se dieron modos para cambiar y para combinar sus instrumentos de trabajo. Así, pasaron de usar el cuerpo a utilizar la carretilla, de la carretilla al triciclo y, finalmente, vino el coche. Al respecto, el 23 de mayo de 2008, en una reunión para reconstruir la historia de su Sindicato, César, Vitaliano, Benigno, Julio, Marcelino y Fausto relataron que, al principio, para trabajar en el mercado tuvieron que ocuparse como 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 para manejar con la mano. Es así que ahora tenemos nuestro coche”, contó uno de ellos.

3.2. LA 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 ichhu¹⁷ que descargaron de un camión: así muerto estaba tirado casi todo un día. Ya al anochecer fueron [los] 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.

(Valderrama y Escalante, 1977)

“En la ciudad de El Alto, en fecha 11 de julio de 1985, se fundó el Sindicato de Minitransporte de Carga Manual, Estibadores y Serenos El Alto. El mismo [está] constituido por un puñado de ciudadanos sedientos de trabajo [...]”.¹⁸ Los minitransportistas de Villa Dolores están afiliados a él.

La reseña histórica elaborada por la organización dice:

A mediados de 1982, emigraron a la ciudad de El Alto [...] en una época de sequía, la cual azotaba, en nuestra tierra, [a] [...] diferentes

17 Paja, en quechua.

18 Testimonio N.º 261 de 1992. Documento vinculado con la fundación del Sindicato Minitransporte de Carga Manual, Estibadores y Serenos El Alto.

provincias. Donde ocho compañeros empezaron a trabajar como aparapitas (que significa “llevar bultos”) con sogas, coca, *pijchu*¹⁹ y cigarro, para solventar a la familia cargando con sol, [con] 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 avenida Juan Pablo II –ya cambiando [...] herramientas de trabajo, 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 (documento interno, s. f.).

Vitaliano Mamani,²⁰ un minittransportista afiliado al Sindicato, me contó que el fundador de la organización hubiera continuado trabajando hasta la actualidad, pero murió alrededor de sus 45 años.²¹ Carlos Condori Yujra, de 45 años, 30 al servicio como minittransportista, relató que Hilarión Callisaya era un “chanchero”, porque transportaba los desperdicios del mercado, frente al Organismo Operativo de Tránsito de la Policía Nacional, usando su triciclo:

Hilarión Callisaya murió en un accidente, cuando se recogía después de haber compartido unas cervezas con sus compañeros. Murió

19 Porción de coca, en quechua.

20 Vitaliano es una de las personas que tuvo una fuerte presencia en la dirigencia del Sindicato de minittransportistas. Afirmó que alcanzó el puesto de secretario general en 1992; además de iniciar el trámite de personería jurídica de la institución, fue quien tuvo la idea de afiliarse a la Federación Andina de Chóferes Primero de Mayo El Alto, y de gestionar el permiso ante la Unidad de Tráfico y Vialidad de la municipalidad. Vive en la zona Senkata hace 12 años, desde donde, diariamente, se traslada hasta la Feria de Villa Dolores.

21 Cuaderno de campo, 14 de octubre de 2008.

aplastado por su triciclo, cuando se metió en el río [...] –final [zona] Los Andes– que ahora está embovedado (20 de abril de 2013).

Algunos minitransportistas señalaron que solo unos cuantos de los fundadores permanecen aún con vida.

En julio de 2013, en pleno agasajo por el aniversario del Sindicato, se repartieron condecoraciones –como casi siempre se hace– a los fundadores y a personajes destacados, entre quienes figuraban: Carlos Condori Yujra, Benigno Apata Condori, Benjamín Condori Huanca, Ponciano Condori Huanca, Mateo Yujra Condori, Vitaliano Mamani, Pablo Ibañes y Narciso Paredes. De todos los mencionados, muchos minitransportistas reconocen a dos fundadores que continúan en la organización y que todavía trabajan en la Feria: Carlos Condori Yujra y Benjamín Condori Huanca. Si bien ambos, como también Hilarión Callisaya (†), son los fundadores más reconocidos por los minitransportistas,²² en el acta de fundación y apertura de los libros del Sindicato figuran los siguientes socios, quienes se apersonaron a la entonces Prefectura de La Paz un 11 de julio de 1985 para legalizar la fundación: Narciso Paredes, Juan Falcón Illanes, Mario Maldonado Tancara, Manuel Loza de la Cruz, Juan Flores Toscanini y Osvaldo Maldonado Tambo.

En una entrevista con Vitaliano, le pregunté el motivo por el cual habían creado la organización. Su respuesta fue: “Antes, todos trabajamos juntos. Así nomás estábamos dispersos, así nomás se reunían. Entonces, han dicho: ‘¿cómo así nomás vamos a caminar?’. Entonces, se han organizado y han fundado el Sindicato”.²³ También podría decirse, como indica el Acta de

22 Testimonio (francatura) N.º 261/92, documento N.º 028490 emitido por la Prefectura de La Paz. Protocolización de los documentos relativos a la legalización del Estatuto Orgánico, del Reglamento Interno, del Acta de Fundación y de la fotocopia facilitada por Vitaliano Mamani, quien figura como solicitante junto a Osvaldo Maldonado.

23 Cuaderno de campo, 15 de octubre de 2008.

Constitución del Directorio del Sindicato (1992), que uno de los principales motivos para fundar y tener a mano esos instrumentos legales tiene que ver con “las necesidades y urgencias de contar con los estatutos ante los problemas que confrontamos ante las autoridades de Tránsito, la Honorable Alcaldía Municipal u otras instituciones”.²⁴

Tras la fundación de su organización, los minitransportistas buscaron obtener la personería jurídica. En el camino, se produjeron historias llenas de anécdotas. Entre 1980 y 1990, los transportistas manuales que trabajaban en la Feria de Villa Dolores eran solo unos cuantos, de forma que tuvieron que asociarse para poder establecerse en dicho territorio. Los afiliados reconocen que Hilarión Callisaya fundó el Sindicato, pero recordando que previamente ocurrió una separación interna entre grupos, debido a distintos problemas. Por una parte estaba Hilarión y por otra, Silvestre. El primer grupo permaneció en Villa Dolores, mientras que el segundo ocupó la zona 12 de Octubre, consiguiendo la personería jurídica en poco tiempo. “Así no más le han dado la personería jurídica. En cambio nosotros tuvimos que caminar, tramitar la personería jurídica, por eso [la] hemos logrado después”.²⁵ Según una anécdota que me contaron, después de conseguir la personería jurídica, esta se extravió; en realidad, alguien se la había llevado, por lo que tuvieron que tramitar un duplicado.

La personería jurídica del Sindicato de Minitransporte de Carga Manual, Estibadores y Serenos fue emitida por reconocimiento –en el mismo documento se aprueba su estatuto–, mediante la Resolución Suprema N.º 216841, de 17 de octubre de 1996. Dicha acta y la refundación en fecha 26 de noviembre de 2008 seguían vigentes al 2017, aunque el estatuto y el reglamento interno fueron modificados el 2009, mediante la Resolución Suprema N.º 00221. Sin embargo, el cambio de la

24 Testimonio N.º 261/92.

25 Cuaderno de campo, 11 de octubre de 2010.

Constitución Política del Estado de Bolivia en 2009 y la necesidad de introducir artículos que se juzgan necesarios provocaron que los minitransportistas buscaran la actualización y la modificación tanto de su estatuto como de su reglamento interno y, por consiguiente, la renovación de su personería jurídica.

Al igual que en Villa Dolores y en la zona 12 de Octubre de la ciudad de El Alto, en la Feria 16 de Julio y en otros sectores también circulan transportistas manuales. La diferencia entre aquellos y los afiliados al Sindicato estudiado es que están organizados en diferentes asociaciones u organizaciones y en distintos territorios. Un ejemplo es la separación de las zonas 12 de Octubre y Villa Dolores, que se constituye en un hito histórico de la apropiación y de la territorialización del espacio que, con el paso del tiempo, se ha convertido en el escenario de una pugna constante y de rivalidades por el territorio laboral.

En la actualidad, los transportistas manuales de la zona 12 de Octubre figuran, según César, un cochero de Villa Dolores (15 de octubre de 2008), bajo el nombre de Asociación de Transporte Libre. Él me explicó que solo operan en la zona 12 de Octubre y que están afiliados a la Federación de Gremiales de El Alto. Las rivalidades que surgen a causa de la territorialización y de la apropiación del espacio evidencian el valor simbólico que adquiere la obtención de personería jurídica, que más allá de brindar legalidad a una organización, significa un mejor posicionamiento respecto a su legitimación y a la posesión de los espacios para, consecuentemente, definir el juego de fuerzas con las instituciones.

El 2018, después de pasar por varios contratiempos para lograr la actualización de su personería jurídica, el Sindicato no pudo obtenerla porque no existían registros en los archivos del Ministerio de Trabajo ni del Gobierno Autónomo Departamental de La Paz. Por tal razón, se decidió refundarlo y cambiar su nombre a Asociación de Minitransportistas, Estibadores de Carga Manual de Villa Dolores El Alto, por medio de la Resolución Administrativa Departamental N.º 917/2017.²⁶

26 El cambio de nombre fue procesado desde julio de 2017 hasta julio de 2018. El directorio del Sindicato, a la cabeza de

3.2.1. *LOS ANTIGUOS Y LOS NUEVOS*

A lo largo de 1980 y a finales de 1990, en el Sindicato de Villa Dolores, se establecieron diferentes modalidades de recrear y de mantener el territorio, en las que los minitransportistas definieron su manera de llevar el tiempo y el trabajo. Uno de ellos relató que quienes ingresaban a la organización, por aquellos años, no podían emplear directamente el coche para trabajar; primero, por un tiempo, debían utilizar su espalda. Pasada esa fase, tras aproximadamente tres años, recién podían hacer uso del coche; “Así eran antes los antiguos”, me contó Faustino (9 de octubre de 2008). Vitaliano complementó: “Es verdad, antes, a los nuevos no les permitían entrar directo con coche. En todo lado [...] es así. En el cuartel, los suboficiales primero tienen que ser sargentos, ¿no ve? ¡Igual aquí!” (15 de octubre de 2008). Florencio, otro integrante, recordó lo siguiente:

[Al ingresar] 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 [a] afiliarme”, y me cobraron 1.500 bolivianos, [que] por ese tiempo era [mucho] plata (7 de septiembre de 2013).

Otro afiliado corroboró ese relato narrando que antes no podían ingresar directo “a la carga”, es decir a los puestos

Hernando Quispe Sinka, influenciado por la creación de una nueva organización, la Federación Regional El Alto del Minitransporte, decidió refundar su organización. Sin embargo, en términos organizacionales, resultaba inevitable que el Sindicato obtuviese su personería jurídica, ya que, de no hacerlo, dejaba a sus afiliados expuestos a desventajas y a una situación de vulnerabilidad, pues su territorio está en constante pugna y bajo la mira de otras varias instituciones.

donde había más demanda, sin antes pisar y pasar por lugares donde no la había. Debían aguantar y desempeñarse en tales territorios si deseaban convertirse en cocheros y ser trasladados a un espacio con buena demanda del servicio.

En la actualidad, ingresar al Sindicato de Villa Dolores ya no es posible. Se trata de una medida adoptada para equilibrar la oferta de trabajo con la cantidad de población de trabajadores. Solo se puede proceder con lo que se conoce como “traspaso”, que consiste en la transferencia del puesto del afiliado por un monto de dinero acordado entre el afiliado saliente y el entrante (véase el capítulo 4). Esa nueva y ahora única modalidad de ingreso ha provocado que determinadas normas antes institucionalizadas (por ejemplo, no se podía ingresar sin demostrar previamente que se podía realizar el trabajo) fueran relegadas o cambiadas por la regla de que si un individuo puede pagar y tiene el capital social necesario, entonces, puede afiliarse y, desempeñar el trabajo.

Al mismo tiempo, los afiliados de los segmentos generacionales que agrupan a los mayores de 38 a 70 años de edad –conocidos, en algunos casos, como “los antiguos”²⁷ son conscientes de la existencia de un modo de vida interno en el Sindicato, donde existen reglas de juego y jerarquías que ellos mismos resguardan. Según el afiliado Carlos Condori (20 de abril de 2013), “los nuevos” o los jóvenes no consideran que los miembros antiguos tuvieron que luchar para lograr que la organización existiera y, por tanto, por la apropiación originaria del espacio. No solamente se trató de una lucha por la obtención de personería jurídica, sino también de un costo social y simbólico: los fundadores o quienes trabajaban como transportistas manuales en la Feria de Villa Dolores entre 1980 y 1990 tuvieron que pelear –incluso físicamente– contra otras personas, para poder así obtener su actual área de trabajo.

27 Cabe aclarar que “antiguo” no es sinónimo de “fundador”. No obstante, la antigüedad laboral siempre le otorgará un estatus al afiliado, la cual será rebatida por los nuevos integrantes al interior de la organización.

Además, comenzaron como estibadores, ya que por entonces no existía el coche, que ahora les permite aligerar su esfuerzo. Tal percepción podría ser interpretada como si los miembros antiguos del Sindicato reclamaran la propiedad de la herencia tecnológica, entendiendo la tecnología en el sentido de Marcel Mauss (1971).

En cuanto a los jóvenes, es decir los nuevos, puede decirse que no aceptan de manera expresa las mencionadas disposiciones. Como me comentó César, ellos no admiten el mandato ni las condiciones impuestas por los miembros más antiguos, argumentando que compraron su puesto y que pagar el alto precio económico hace que no sea necesario que deban reverenciar a los afiliados antiguos. Sin embargo, la norma desinstitucionalizada del poder fue reincorporada de manera tácita entre los jóvenes y los mayores por medio del trabajo, pues se prueban entre ellos para demostrar quién puede batirse con la carga de manera más hábil, a modo de evidenciar un prestigio ambiguo (los *kamaneadores*);²⁸ aunque en la actualidad esa prueba no sea un requisito que les permita ingresar en la organización.

Hoy por hoy, la antigüedad laboral tiene un sentido particular en el Sindicato. Puede ser definida de manera cuantitativa como la suma de años que el afiliado lleva en la organización. Sin embargo, no puede pasarse por alto la relación de las fuerzas subjetivas dicotómicas entre los miembros que son nuevos y aquellos que son antiguos —al definir a los primeros también se define a los segundos—; a pesar de que los más jóvenes, en muchos casos, además de no estar afiliados por mucho tiempo, son novatos respecto a las técnicas de trabajo y, además, no tienen una presencia activa ni reconocida en ese contexto. Este es el principal problema que surge al definir solo cuantitativamente a los miembros antiguos, pues su estatus abre la posibilidad de que tengan mayor voz y voto en el Sindicato. Un ejemplo de dicha situación puede evidenciarse en el testimonio registrado en una entrevista a Julian (exsecretario de actas), realizada el 24 de abril de 2015.

28 Véase el capítulo 5.

Considerado no hace mucho tiempo como “nuevo”, le pregunté si podría decir quiénes son los miembros antiguos. Él respondió: “No hay antiguos, ya que pocos han hecho algo (realmente) por la organización”. Por tanto, para hablar de un afiliado antiguo, se podría mencionar a quien estuvo en el Sindicato hace más de tres años, a quien tenga una presencia activa en la organización,²⁹ y a quien esté interiorizado en los problemas del sector, asista a las reuniones y trabaje activamente en la Feria de Villa Dolores.

3.2.2. *EL ÁREA DE TRABAJO*

A partir de lo mencionado, es posible afirmar que la organización de minitransportistas de Villa Dolores conquistó su territorio realizando una especie de historia en la “acumulación originaria en el espacio”:³⁰ un proceso de escisión del territorio

29 Muchas veces, se traduce en haber sido dirigente, pues se ha visto que gran parte de los miembros nuevos aceleran su antigüedad ocupando dichos puestos.

30 Como es sabido, el concepto de “acumulación originaria” proviene de la idea de Karl Marx para explicar el impulso necesario que requirió el modo de producción capitalista para existir: el despojo de los medios de producción, la conversión de los campesinos en asalariados, la sustracción de las riquezas y otras materias primas provenientes del Nuevo Mundo, entre otros factores (2011). Para esta investigación, utilicé el concepto de acumulación originaria en el sentido de “apropiación” o, si se quiere, de “escisión” o “despojo” de un medio de producción —en este caso, el espacio— realizado por y para un grupo de personas que se organizaron gradualmente con ese objetivo. En esa dirección, busqué entender cómo un grupo laboral fue utilizando distintos mecanismos para asegurar su actual y su futura fuente de trabajo, y cómo por medio del costo de esa primigenia apropiación del espacio y de su constante defensa es posible definir la calidad del transportista manual que opera en la Feria de Villa Dolores, en tanto integrante nuevo o antiguo,

de aquel ocupado por otros,³¹ realizado por los transportistas manuales que trabajaban primigeniamente en la Feria y que conformaron el Sindicato, para obtener la exclusiva apropiación de un espacio como medio de producción, lo que les significó un costo y una inversión a futuro.

Al respecto, se debe considerar que muchas veces ese costo significó soportar la precariedad extrema de las condiciones del trabajo, en el entendido de que, en aquel entonces, dicho grupo no llegó a componerse orgánicamente; es decir, no tenía una organización consolidada que le sirviese como escudo ante las contingencias de las presiones de otras asociaciones e instituciones, o incluso simbólicamente, como cuando eran blanco de humillaciones. Adicionalmente, las condiciones precarias del espacio laboral no eran favorables: entre las décadas de 1980 y 1990, la Feria de Villa Dolores, en lo que respecta a su circuito interno de comunicación, abarcaba calles y avenidas de tierra, con baches y superficies pedregosas que implicaban un mayor esfuerzo físico para trasladar la carga. Al mismo tiempo, el coche, en tanto medio de trabajo, aún no estaba completamente desarrollado, al igual que las técnicas corporales. Además, en un principio, la Feria no requería de muchos de ellos para el transporte de carga, siendo aquello una desventaja más para los primeros minitransportistas.

afliado, ambulante u otro; todo esto con base en esa referencia sistémica del Sindicato.

- 31 En muchos casos, de acuerdo con las entrevistas, estaban conformados por las señoras de los puestos, al parecer también por las llamadas “personas de las calles”, los artilleros, los alcohólicos, los maleantes y, principalmente, otros transportistas manuales que competían con ellos.



El territorio del Sindicato: la Feria de Villa Dolores. (Foto: Marco Arnez³² y Julio Cesar Mita.)

Lo descrito, resumido en el fortalecimiento y en el posicionamiento de la organización, fue producto del crecimiento de la Feria y de las mejoras en el asfaltado de las avenidas y de las calles, así como de la obtención del actual coche de carga, sumado al desarrollo de las técnicas corporales y al logro de una identidad cohesionada. El resguardo del territorio por parte de la organización, a partir de esa serie de acciones, fue el resultado de todo un proceso de distintas inversiones (Bourdieu, 2002). Asimismo, el costo destinado a la acumulación originaria del espacio estuvo muy presente en la vida de las primeras generaciones de minitransportistas, hasta la década de 1990. Es claro que al hablar del llamado “derecho de piso”, los miembros más antiguos de la directiva intentaron que ese rasgo fuera concientizado y coercitivo por y para las nuevas generaciones de minitransportistas, para que probasen la precariedad a la que

32 Las fotografías de Marco Arnez y mías fueron tomadas con el apoyo técnico de Marco, a raíz de una amistad entablada por el 2012, gracias al grupo de activismo Colectivo Ch’ixi.

estuvieron sujetos sus predecesores, instaurando así reglas de respeto entre los antiguos y los nuevos miembros, y generando conciencia sobre la acumulación originaria del espacio. Sin embargo, como señalé, esa prueba fue desinstitucionalizada, por lo que en la actualidad ya no es un requisito para el ingreso a la organización;³³ el derecho de piso como regla de manumisión³⁴ se aplica para que el miembro antiguo transfiera las técnicas corporales al integrante nuevo, a cambio de que este le manifieste conductas de respeto, como también hacia el Sindicato. Por último, tal sacrificio, consistente en el pago por el derecho de piso, como también la inversión en la acumulación originaria y en la constante conquista del espacio de la Feria, hacen que las demás organizaciones e instituciones³⁵ legitimen el dominio del espacio

-
- 33 Hasta se podría decir que la historia de la acumulación originaria del espacio ejecutada por los minitransportistas del Sindicato ha sido olvidada por los nuevos integrantes o reemplazada por el intercambio fiduciario al comprar el puesto, poniendo énfasis en la acumulación monetaria individual del nuevo miembro en vez de la acumulación originaria colectiva en la apropiación del espacio. Se entendería que ya no importa cómo se logró la conquista de la Feria, sino la historia individual del recién ingresado, sobre cómo consiguió el dinero para entrar al Sindicato.
- 34 Silvia Rivera entiende por ‘dominación legítima’ y ‘derecho de piso’ al momento en el que una persona comienza a incursionar en un rubro o en un actividad. Dicho proceso ocurre cuando el individuo no posee muchos recursos y se ve obligado a pagar un precio sacrificado para subir los siguientes escalones; el mismo se activará cuando se haga “pagar” al siguiente que desee ingresar, siendo un proceso dinámico (2011: 19).
- 35 En el caso del Gobierno Autónomo Municipal de El Alto, el reconocimiento de la legitimidad de la apropiación del espacio del Sindicato de minitransportistas de Villa Dolores tiene distintas connotaciones. Por una parte, porque simplemente se podría resumir que esa institución tiene la competencia de regular el espacio público. Sin embargo, también hay un interés en

laboral ejercido por los minitransportistas del Sindicato, lo que no significa que no se produzcan rebasamientos o avasallamientos circunstanciales en su área de trabajo.

Como vengo reiterando en el presente trabajo, algo que resulta esencial para comprender el proceso de constitución histórica de dicha organización es considerar las nuevas modalidades del mercado laboral, particularmente respecto al crecimiento de la Feria de Villa Dolores y a la evolución de las asociaciones, que toman formas más complejas de organización, territorializando y apropiándose con exclusividad de dichos espacios económicos, operando en ellos de manera creativa.

Si bien los miembros del Sindicato a los que entrevisté marcan la legalización de su organización como un momento clave para su asentamiento en la Feria de Villa Dolores, es indudable que dicho proceso fue una respuesta al crecimiento del espacio ferial y, en consecuencia, al aumento de la demanda de su servicio. Los efectos inmediatos fueron la generación de mayores ingresos para sus afiliados y la presión, tanto individual como colectiva, de personas externas al Sindicato, que se perfilaban como potenciales competidores, además de la presión por parte de instituciones como Tránsito y la Alcaldía para que su organización se formalizara.

controlar la organización para cobrar la patente (tributo) a cada uno de sus afiliados y entablar otro tipo de relaciones, incluso de clientelismo. Resulta paradójico que, aun aceptando la legitimidad histórica (los sacrificios y las inversiones en el espacio público) de la apropiación espacial del Sindicato, se considere como ilegal la venta o el traspaso de la acción (afiliación). Lo mismo sucede con el sector gremial y la venta de puestos, cuando socialmente se tendría todo el derecho de vender o de traspasar su puesto o acción en el marco de la apropiación histórica del espacio. No obstante, se corre también el riesgo de una comercialización indiscriminada de esos puestos o acciones por especuladores, quienes incluso llegan a formar redes microempresariales que acaparan espacios para comercializarlos o con otros objetivos.

Paralelamente, se desarrollaron otros soportes, además de los legales. En el Sindicato, se implementaron reglas de juego elaboradas y creadas por sus propios miembros, como también nuevas técnicas de trabajo, adecuadas a su particular realidad. No es suficiente, pues, enunciar el plano formal en el cual dicha organización se movió estratégicamente; también es preciso describir aquello que hasta el día de hoy se constituye en su particularidad: su desarrollo técnico y social de cara al crecimiento de la Feria de Villa Dolores, producto de una nueva composición del mercado laboral y de la presión que se ejerce en los nuevos espacios laborales en disputa.

3.2.3. *LAS TRES ANTIGUAS PARADAS*

Cuando pregunté a los cocheros sobre su desempeño laboral en épocas anteriores, varios me contestaron que circulaban por paradas que estaban dispuestas de manera similar a las de los actuales transportistas públicos motorizados. Sin embargo, como César y Vitaliano señalaron, dicha modalidad de trabajo no funcionó porque no corresponde a la dinámica de la Feria. Los cocheros, por tanto, deben deambular para conseguir cargas y lograr ingresos económicos una vez finalizada la jornada laboral.

Hasta el 2013, el Sindicato había dividido su territorio en tres sectores destinados a la explotación y a la administración: Panorámica, Sempértegui y Constantino de Medina, cada uno vinculado a las dos principales calles y a la avenida donde se dispone la Feria. A nivel de explotación económica, esos sectores representaron una especie de límites para el desarrollo de la oferta del servicio. De hecho, por mandato del Sindicato, cada minittransportista que se desempeñaba en el territorio de la Feria de Villa Dolores estaba asignado a uno de esos tres sectores, de modo que solo podía trabajar dentro de sus límites. Esa asignación era permanente y no rotativa, como ocurre con el cambio de línea en el sector del transporte público motorizado.

En la actualidad, tal división funciona en lo administrativo y no a nivel de explotación; es decir, los tres sectores son dispuestos para que los afiliados ejerzan actos de control

administrativo (político y social), pero no para que trabajen exclusivamente dentro de sus límites. La razón detrás de esa división responde al hecho de que varios minitransportistas no estaban en igualdad de condiciones al momento de usufructuar el territorio, ya que, como anticipé, en algunos sectores hay una mayor demanda de su servicio, mientras que en otros prevalece la oferta dependiendo del momento de la Feria. Esto, en general, producía distorsiones en la oferta y en la demanda. Por ello, en la asamblea general del 2013, se tomó la decisión de romper con la división del territorio para su explotación, a fin de que todos los afiliados pudiesen trabajar en cualquiera de los tres sectores, aprovechando así, de mejor manera y de modo conjunto, las pulsiones de la Feria. Podría decirse que el Sindicato no estaba cumpliendo su función de socializador de riesgos y de beneficios (Alemán, 2008), por lo que se tuvo que cambiar la modalidad de explotar el territorio. Además, simultáneamente, la mala regulación de la oferta y de la demanda del servicio había ocasionado rencillas entre los afiliados.

Un ejemplo de lo problemática de tal situación me fue explicado por el minitransportista César: el 2010, un minitransportista debía respetar los límites del sector que se le había asignado al momento de ofertar su servicio; es decir, “debe caminar solo por su sector”.³⁶ Asimismo, si debía dejar alguna carga fuera de su sector y a su retorno se encontraba con otra carga, podía recogerla aunque esta estuviese fuera de su territorio, debido a que se juzgaba el hecho como fortuito y no intencional, siempre y cuando la nueva tarea de traslado no implicase permanecer fuera de su sector. En otras palabras, surgía ocasionalmente la posibilidad de trabajar por distintos sectores de la Feria, aunque esto no era suficiente,³⁷ razón por la que hoy en día la explotación del territorio se realiza de manera conjunta.

36 Cuaderno de campo, 10 de mayo de 2010.

37 El artículo 14 del Reglamento Interno del Sindicato indica: “Las faltas se clasifican de la siguiente manera: De las faltas leves son: No mantener su parada, según su tarjeta de operación. [A] cada

3.3. EL SINDICATO DE MINITRANSPORTE DE CARGA MANUAL, ESTIBADORES Y SERENOS DE VILLA DOLORES EN LA ACTUALIDAD

3.3.1. *LOS AFILIADOS, LAS LISTAS Y LA POBLACIÓN*

El Sindicato está conformado por aproximadamente 268 afiliados: 221 cocheros, seis escaleras, 40 estibadores y un sereno.³⁸ Entre los distintos registros que maneja la organización está la lista general, en la que figuran 200 afiliados –contando solo a los cocheros de la zona Villa Dolores–; la lista por sectores, que incluye a 263 afiliados, abarcando todas las modalidades y todos los sectores zonales; y, por último, la lista de concesión de paradas emitida por la Dirección de Tráfico y Vialidad –hoy llamada Secretaría Municipal de Movilidad Urbana Sostenible– del Gobierno Autónomo Municipal de El Alto, que agrupa a 205 afiliados. Fuera de esos tres registros están los estibadores C, quienes, hasta la conclusión de este estudio, no habían sido incorporados plenamente (véase el capítulo 4).

La lista de paradas según la zona³⁹ enumera tres: la ubicada en Villa Dolores, la localizada en la avenida 6 de Marzo

socio, se [le] sanciona con cinco días de castigo o 15 bolivianos de multa” (Resolución Suprema N.º 00221, 2009). Los conflictos internos por la disputa de la carga se resuelven con la mediación del directorio. No obstante, a veces, tal intervención no es necesaria, ya que el problema se soluciona entre los mismos afectados. Sin embargo, como en la actualidad es posible trabajar en cualquier sector, está constituyéndose una nueva forma de explotación del área laboral, bajo tratos personales y con otras características.

38 Según las distintas listas a las que pude acceder el 2013.

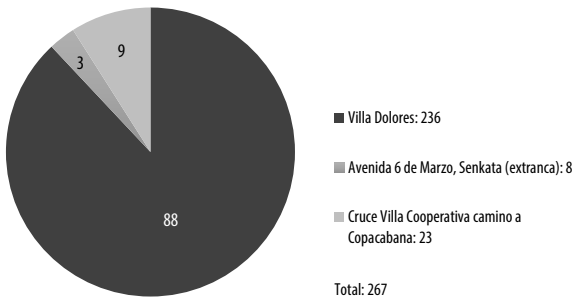
39 Para entender los conceptos de ‘zona’ o de ‘parada’, es necesario traer a colación el significado de ‘concesión’, desde las perspectivas del Sindicato y de la Dirección de Tráfico y Vialidad del Gobierno Autónomo Municipal de El Alto. Las concesiones son autorizaciones de paradas (áreas de trabajo) que establecen la legalidad del uso

(extranca de Senkata) y la ubicada en Villa Cooperativa (camino a Copacabana). En comparación con las concesiones de la Dirección de Tráfico y Vialidad dictadas el 2013, en la

de un espacio por el operador, siendo que dicha entidad municipal entiende al cochero como un servicio (carrito a tracción humana, con modalidad de carrito manual). Esa institución le reconoce al Sindicato 11 paradas en cuatro zonas y 205 operadores. Bajo tal entendido, la legalidad del afiliado se basa en la extensión de la placa y de la tarjeta de operación por una organización. Paralelamente, la legalidad del afiliado (operador con carrito manual) se inicia con la legalidad de la organización (asociación o sindicato), que se logra una vez que se la reconoce con una persona jurídica; es decir, cuando cuenta con el documento de su personería jurídica, más un estatuto y un reglamento interno, trámite que es gestionado en la Gobernación o en el Ministerio de Trabajo. Seguidamente, debe afiliarse a un ente matriz (Central Obrera Regional u otra federación) y, además, tributar a la municipalidad por concepto de una patente (según la Ordenanza Municipal N.º 54, de 29 de junio de 2004), correspondiente a una licencia de funcionamiento o de actividad económica. Cumplidos esos requisitos, la asociación debe solicitar a la Dirección de Tráfico y Vialidad la concesión de la parada, adjuntando a la petición una lista de los socios o afiliados para que se les extienda la placa y la tarjeta de operación. La entidad no regula cuántos afiliados puede tener un sindicato o una asociación, siendo esa una competencia de la propia organización (Omar Valverde, 16 de junio de 2013). La responsabilidad del propio sindicato, por tanto, es regular su población, contando con el poder de legitimar o no al trabajador, bajo su condición de afiliado. Por esa razón, la organización puede “jugar” con las zonas o las paradas concedidas y con la cantidad de transportistas manuales que desee reconocer en el marco de lo legítimo y de lo legal. Si bien los estibadores y los escaleras son reconocidos como legítimos —dependiendo de si cumplen con sus obligaciones—, no son completamente legales porque no cuentan con una tarjeta de operación ni con una placa; en el caso de los escaleras, estos consiguieron ambas a mediados del 2014. Lo mismo ocurre, de alguna manera, con las zonas.

actualidad se toma en cuenta de manera oficial al sector del Mercado Campesino Santa Rosa; reconocimiento que para el Sindicato solo es nominal, es decir que solo se reconoce dicha parada zonal de manera discursiva, no siendo considerada circunstancialmente en sus listas y en sus actividades colectivas. Lo mismo sucede con las paradas zonales de la extranca de Senkata⁴⁰ y de Villa Cooperativa que, al ser zonas marginales o nominales, cuentan con seis o con 23 cocheros,⁴¹ respectivamente.

Gráfico 1: Población de afiliados al Sindicato, según zona o parada, 2013
(En porcentajes)



Fuente: Elaboración propia a partir de las listas del Sindicato.

Como muestra el gráfico 1, la mayor parte de los afiliados al Sindicato se concentraba en la zona Villa Dolores (88%). Esto por que la Feria de Villa Dolores es mucho más grande

40 El 2017, esa parada dejó de ser parte del Sindicato.

41 Dichos cocheros estaban codificados a partir del número 1.001. Estaba previsto que el 2013 las placas fueran destinadas a Villa Dolores, para la modalidad de los escaleras, razón por la que esa parada desaparecería.

que las demás; por tanto, es más rentable debido a su dinamismo, lo que implica que más afiliados sean requeridos. Dicha singularidad espacial evidencia que, en los hechos, se trata de una zona vital y formadora de la identidad territorial de la organización.

Según la lista de afiliados del 2013, en la zona operaban 190 cocheros (200 el 2018, con placas desde el número 1 hasta el 200), seis escaleras (29 el 2018, con placas del número 1.101 al 1.129) y 40 estibadores (cuatro el 2018, porque muchos se convirtieron en escaleras o en cocheros). El gráfico 2 (siguiente página) deja ver, según la modalidad, la cantidad de transportistas manuales que operaban en la Feria de Villa Dolores el 2013. Los cocheros representaban la mayoría 80%), exhibiendo su hegemonía por sobre las otras dos modalidades de minitransportistas.

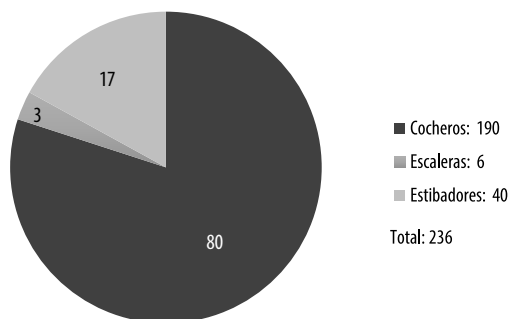
La siguiente tabla reúne y resume los datos de los afiliados al Sindicato considerando la zona y la modalidad de trabajo desarrollado.

Tabla 1: Transportistas manuales del Sindicato, según modalidad y zona, 2013

Modalidad	Villa Dolores	Avenida 6 de Marzo, Senkata (extranca)	Cruce de Villa Cooperativa (camino a Copacabana)	Total
Cocheros	190	8	23	221
Escaleras	6	-	-	6
Estibadores	40	-	-	40
Total	236	8	23	267

Fuente: Elaboración propia a partir de las listas del Sindicato.

Gráfico 2: Población de afiliados que operaba en la Feria de Villa Dolores, según modalidad de trabajo, 2013
(En porcentajes)



Fuente: Elaboración propia a partir de las listas del Sindicato.

3.3.2. LA OFICINA Y EL DIRECTORIO

El 2014, el directorio del Sindicato se reunía en su oficina ubicada entre las calles 3 y 4 de Villa Dolores, frente a la sede de la Junta Vecinal. Aproximadamente, medía dos por cuatro metros. Al ingresar, se podían observar mesas y bancos de madera repartidos a los costados del ambiente. Colgada en la pared estaba una foto ampliada del fundador del Sindicato, Hilarión Callisaya, y a un costado, se exhibía el documento que acreditaba el logro de la personería jurídica y otro que evidenciaba su afiliación a la Federación Andina de Chóferes Primero de Mayo de El Alto.

La oficina fue obtenida mediante un contrato de anticrético, que era renovado anualmente, hasta que el 2013 la propietaria de ese inmueble decidió no realizar una nueva renovación, queriendo imponer un contrato de arrendamiento. Debido a ello, el 2014, la oficina fue trasladada a la avenida Panorámica, entre las calles 1 y 3; también se la consiguió en calidad de anticrético. Mide dos por tres metros, aproximadamente. La disposición de los muebles es la misma que en el anterior espacio,

diferenciándose porque algunos cuadros ya no aparecen colgados, como la foto del fundador.

La oficina abre regularmente los martes y los viernes, desde las 14:30 hasta las 18:00. Es cuando se tratan distintos asuntos, como los conflictos internos y externos, la regulación de los documentos y el control de las actividades de los socios, confirmando también si asisten o no a las reuniones y si participan o no en los acontecimientos organizados por el Sindicato.

Como se verá más adelante, parte de las funciones del cuadro administrativo es considerar diversos temas, que incluyen desde los conflictos internos y administrativos hasta los personales, entre otros.

La directiva es elegida por voto secreto, habilitado solo para los afiliados. Ejerciendo una especie de democracia representativa, cada uno emite un voto para escoger un frente político que los represente como conjunto, determinando al ganador por simple mayoría. Durante el periodo electoral, delimitado por el comité electoral,⁴² la entidad da inicio al proceso electoral; este consiste en una serie de reuniones preliminares con el directorio, con la finalidad de acordar el día tentativo para publicar la convocatoria a elecciones. Acordada la fecha, dicho anuncio señala: 1) el llamamiento a los tres sectores del Sindicato para que presenten sus respectivos frentes políticos—todos deben cumplir con los requisitos exigidos para la postulación—, más una nota escrita dirigida al comité electoral con

42 Según el artículo 4 del estatuto del Sindicato, el comité electoral deberá ser elegido en la última asamblea del directorio cesante. En los hechos, siguiendo la costumbre democrática, es posesionado durante la asamblea, mas no en la última, sino tres meses antes de julio (por el mes de abril). Desde el 2010 hasta el 2013, el comité electoral, a la cabeza de Edgar Miranda (†) y de Felipe Cusiquispe, fue ratificado (cuaderno de campo, 11 de abril de 2013). Posteriormente, las personas que lo lideraban han sido renovadas manteniéndose así la costumbre de ser elegidas por el mes de abril, mediante una asamblea donde se propone el nuevo comité electoral de cada año, para que se encargue de llevar a cabo las elecciones.

los nombres y los cargos, el color del frente y su sigla;⁴³ 2) las fechas de inscripción de los candidatos, quienes provienen de tres frentes políticos, uno por cada sector; 3) la fecha de impugnaciones; 4) el recordatorio de que los afiliados elegidos no pueden excusarse y transferir el recién ganado cargo en el directorio sin una justificación, y que, de darse el caso, al año siguiente el afiliado deberá ocupar dicho cargo o, simplemente, atenerse a la sanción que se disponga en su contra;⁴⁴ 5) el recordatorio de que la fecha de la elección será revelada por medio de una citación; 6) los requisitos que deben cumplir los votantes; y 7) la prohibición del consumo de bebidas alcohólicas el día previo a la elección.

43 La inscripción de los candidatos, como explicó Felipe, es una costumbre. A mediados de mayo, en la oficina, se vive toda una fiesta. Cada frente político es comandado por su respectivo jefe de sector. A veces, el momento es amenizado por una tarqueada y acompañado con algunas cajas de cerveza. Se comparten discursos y consejos. Es posible que tal festejo se extienda a la calle o se traslade a algún otro lugar, de manera que cada frente y el posible directorio que representará al sector y a toda la organización se unan y confraternicen con el resto.

44 Esta disposición está compilada en el artículo 36 del nuevo reglamento del Sindicato, aunque al momento de este estudio aún no estaba en vigencia. Responde a una paradoja que ocurre al momento de conformar o no el directorio. El 2013, se dio una situación particular: tras elegir el nuevo directorio (el frente político de color verde) y después de su aclamación, se notó una acefalia. Entonces, se pensó en distintas maneras de cubrir ese vacío. Por una parte, se propuso invitar a una persona del frente político que había perdido, pero ninguno aceptó la oferta. También se apeló a los afiliados, pero ninguno aceptó, argumentando distintas situaciones. Al final, aunque renuente, uno aceptó, después de incluso ofrecer dinero para no ocupar el cargo. La situación resulta paradójica porque otros afiliados intentaron, muchas veces, formar parte del directorio, pero nunca lograron ganar (véase el capítulo 6).

El día de la elección es como si fuese una asamblea general más, pero su objetivo principal es escoger un nuevo directorio. El evento es dirigido por el comité electoral, el cual establece un orden del día: “1) Control de la asistencia, 2) Informe del comité electoral, 3) Palabra de algún representante de la Federación Primero de Mayo, 4) Nombramiento de la policía sindical, 5) Elecciones, 6) Conteo de votos, 7) Asuntos varios y traspasos”.⁴⁵ La siguiente anotación registrada en mi cuaderno de campo retrata la escena:

En fecha 23 de mayo de 2008, se realizó la elección del nuevo directorio. En esa elección, hubo tres frentes que estaban distinguidos por colores (rojo, verde y azul). El frente que ganó (siguiendo un sistema de simple mayoría) fue el de don Nicolás Yujra, con 115 votos, del [frente político de] 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 o código, y previa presentación de una tarjeta de operación⁴⁶ que acreditaba su

45 Cuaderno de campo, 29 de mayo de 2013.

46 La tarjeta de operación (véase el anexo 3) es una especie de carnet de circulación individual que evidencia la legalidad del servicio que se presta. Era expedida, como mencioné, por la Dirección de Tráfico y Vialidad (hoy Secretaría Municipal de Movilidad Urbana Sostenible) del Gobierno Autónomo Municipal de El Alto, y sus respectivas direcciones, y por el Organismo Operativo de Tránsito de la Policía Nacional. En esa tarjeta están inscritos el número de la placa del coche y los datos del interesado. Al respecto, un minitransportista me dijo: “Este documento les sirve para protegerse si algo pasa, como cuando nos choca un taxi o tenemos un problema con alguien” (cuaderno de campo, 28 de junio de 2008). Cada año, la dirigencia de turno se encarga de renovar ese documento de manera conjunta, presentando para ello una solicitud y a una lista actualizada de los afiliados, junto con las fotocopias de sus respectivas cédulas de identidad. El trámite comienza con un encuentro donde se pactan lealtades

pertenencia al Sindicato, [...] [ejercía] el derecho a emitir su voto. Un aspecto que llama la atención es el control rígido que hacían en la asistencia. Cuando alguno no respondía, rechiflaban. Si alguno decía [...] “tiene permiso”, otro decía que se han prohibido los permisos. El conteo de la asistencia: 180 asistentes, cuatro faltas y tres permisos.⁴⁷

Desde el 2008 hasta el 2018, el directorio ha ido renovándose, acorde al estatuto orgánico: “cada año calendario, durante la primera quincena del año, se realizarán las elecciones. El día siguiente (11 de julio) se tomará posesión en forma indefectible, salvo error u omisión que será comunicado oportunamente a los afiliados” (Bolivia, 2009). En contraste con mis observaciones, las elecciones se realizaron de uno a dos meses antes del aniversario del Sindicato, celebrado el 11 de julio de cada año, fecha en la que el directorio elegido sí asumía sus funciones.

Acerca de la composición y de las funciones específicas del directorio, según el estatuto orgánico del Sindicato, las más importantes son:

con el director municipal de Tráfico y Vialidad y el Sindicato, este último representado por el secretario general y su acompañante, quien puede ocupar un alto rango o, quizá, ser algún afiliado antiguo y con experiencia. Por su parte, el director debe dar curso y agilizar el trámite de la tarjeta de operación y de las licitaciones de paradas, para actualizar el área de trabajo. Una vez que las tarjetas son expedidas por la Dirección de Tráfico y Vialidad, pasan a la Dirección de Tránsito de la Policía Nacional, donde son selladas, acreditándose así su legalidad. Cuando están listas para ser entregadas a los afiliados, se les cobra cinco bolivianos para compensar el gasto del directorio en su tramitación. En la gestión 2013-2014, se dijo que ese monto no debería ser pagado porque nunca se sabía su destino y, por tanto, era mejor que se lo depositara en el fondo del Sindicato (cuaderno de campo, 3 de marzo de 2014).

47 Cuaderno de campo, 14 de mayo de 2008.

1. El secretario general representa al Sindicato en actos públicos y legales, convoca a reuniones, firma actas, presenta informes sobre todo lo acontecido en su gestión, se reúne dos veces a la semana con el directorio, convoca y preside las asambleas cada fin de mes y llama, en cualquier momento, al jefe de inspectores para que le presente un informe sobre las labores de los subinspectores.
2. El secretario de actas redacta las actas de las sesiones del directorio, así como de las asambleas ordinarias y extraordinarias; lleva una lista y controla la asistencia de los miembros del directorio y de la organización en general, y suscribe la correspondencia oficial.
3. El secretario de hacienda está informado de todos los movimientos económicos del Sindicato.
4. El secretario de conflictos conoce, en primera instancia, todas las pugnas internas de la organización y, en segunda instancia, toma nota de los conflictos con las organizaciones afines, para, posteriormente, presentar un informe a la directiva y a la organización, de forma que, se proponga una solución.
5. El secretario de beneficencia presta asistencia y auxilio a los miembros del Sindicato (preferentemente en casos de urgencia), asiste al sepelio y representa verbalmente a la directiva en caso de que un socio fallezca, da la condolencia a los familiares, se encarga de recolectar dinero (en caso de enfermedad o de suma urgencia) para prestar asistencia económica y moral oportuna, y comunica al directorio en pleno.
6. El secretario de deportes promueve toda clase de actividad deportiva, convoca a campeonatos para conformar grupos competitivos que representen al Sindicato y busca entre las autoridades, las instituciones, las fábricas y otras entidades la dotación de implementos deportivos que, luego, permanecen en la organización como parte de su patrimonio.
7. El jefe de los inspectores coordina sus actividades con el secretario general y entabla reuniones con las autoridades

de Tránsito y del Gobierno municipal, de manera que se reglamente el radio de acción y la respectiva zonificación; se encarga de vigilar las actividades de los subinspectores, dando parte semanal a la directiva, controlando principalmente el orden de salida y de llegada de los carros, al igual que el comportamiento de los afiliados en general; y, además, lleva el libro de las actividades diarias, a modo de control.

8. Los subinspectores (cinco) trabajan estrechamente con el inspector general, informándole de manera inmediata sobre las infracciones, y lleva cuadernillos de control de las entradas y de las salidas, como también de las infracciones, a modo de control.
9. Los delegados a la Federación Andina de Chóferes Primero de Mayo no tienen una atribución especificada en el reglamento, pero entre los requisitos para ocupar ese cargo se pide experiencia en gestiones anteriores; lo mismo sucede con el delegado a la Central Obrera Regional de El Alto.

Los mencionados cargos y funciones figuran en la norma interna. Sin embargo, pude advertir las siguientes diferencias con su puesta en práctica:

Tabla 2: Cargos y funciones del directorio, 2013-2014

Número	Cargo	Función ejercida
1	Secretario general	<ul style="list-style-type: none"> - Preside las reuniones del directorio y las asambleas. - Elige los principales asuntos a desarrollar en las reuniones y las acciones a tomar ante los sucesos que se presentan. - Coordina con el directorio.
2	Secretario de relaciones	<ul style="list-style-type: none"> - Mantiene una relación subsidiaria con el secretario general, al menos que este pida su opinión o requiera que actúe.
3	Secretario de actas	<ul style="list-style-type: none"> - Transcribe todo lo acontecido durante las asambleas en el libro de actas y da parte del acta para su aprobación en cada asamblea. - Elabora las citaciones y los oficios. - Lleva el control de la asistencia del directorio a sus reuniones de los días martes y viernes.

Continúa en la siguiente página

Número	Cargo	Función ejercida
4	Secretario de hacienda	<ul style="list-style-type: none"> - Maneja los fondos del Sindicato. - Cobra la cuota mensual. - Hace uso de los fondos en caso de algún acontecimiento u otros gastos para otras situaciones. - Decide, con el directorio, sobre la posibilidad de otorgar préstamos a los afiliados que los solicitan. - Recibe los pagos por las transferencias de la venta de acciones (véase el capítulo 4).
5	Secretario de conflictos	<ul style="list-style-type: none"> - Se encarga de resolver los conflictos internos (en su mayoría) que se presentan. - En lo posible, resuelve el conflicto junto con el directorio y lo deriva a la asamblea general para su discusión, dependiendo del grado de la falta. - Cobra las multas a los afiliados, según las sanciones determinadas. - Redacta el libro de actas de conflictos con los problemas más importantes, los acuerdos de préstamos, etcétera.
6	Secretario de prensa y de propaganda	<ul style="list-style-type: none"> - Entrega las citaciones a los afiliados.
7	Secretario de beneficencia	<ul style="list-style-type: none"> - Visita al afiliado en caso de accidente u otro suceso negativo para evaluar si se le puede otorgar alguna ayuda (dinero u otro apoyo). - Informa sobre el estado del afiliado afectado. - En caso de fallecimiento, se ocupa de controlar que se entreguen mil bolivianos a los parientes.
8	Secretario de deportes	<ul style="list-style-type: none"> - Se encarga de organizar los campeonatos (sean "relámpago" o internos) y de los desafíos deportivos que se presenten. - Se encarga de la provisión y de la disposición del material deportivo. - Mediante una lista, controla la presencia de los afiliados a los eventos deportivos.
9	Jefe de inspectores	<ul style="list-style-type: none"> - Avisa a los afiliados que han sido citados a la oficina. - Cobra las multas por faltas infringidas, mediante lista, en las asambleas. - Coadyuva al secretario de conflictos en la resolución de los problemas referidos al avasallamiento del área de trabajo.
10	Primer inspector	<ul style="list-style-type: none"> - Ayuda al jefe de inspectores.
11	Segundo inspector	<ul style="list-style-type: none"> - Ayuda al jefe de inspectores.
12	Tercer inspector	<ul style="list-style-type: none"> - Ayuda al jefe de inspectores.
13	Portaestandarte	<ul style="list-style-type: none"> - Porta el estandarte del Sindicato en el aniversario de la zona y en otros acontecimientos.
14	Delegado a la Federación	<ul style="list-style-type: none"> - En representación del Sindicato, va a la Federación Andina de Chóferes Primero de Mayo El Alto, cuando se presenta alguna necesidad u obligación.

Fuente: Elaboración propia a partir de observaciones de campo al trabajo del directorio de turno (2013-2014).

La poca o la intensa participación que inspire un dirigente no solo dependerá de su compromiso con sus bases, según su cargo y la norma interna lo manden, sino también de su interés por demostrar su destreza como líder y su bagaje de vida. Por otra parte, su deseo de concluir con una buena gestión está vinculado a la defensa de su reputación. De ese modo, muchas veces, quedar mal frente a quienes representa o que ellos tengan malos comentarios de su persona lo obligan a esmerarse en cumplir bien sus funciones.

3.4. LAS MODALIDADES DEL TRANSPORTE MANUAL EN EL SINDICATO

Resulta complejo conceptualizar y describir ciertas modalidades de trabajo en el transporte manual porque la tendencia es a enfocar su ocupación desde una mirada homogénea, dejando de lado su diferenciación interna objetiva y subjetiva. Para comprender esa diferenciación, primero realizo un paralelismo con el transporte motorizado público, cuya distinción objetiva se construye mediante el concepto de ‘modalidad’, que consiste en su capacidad de pasajeros (Alemán, 2008: 42). Extrapolando ese concepto, la modalidad del transporte manual se estructuraría desde la división/clasificación según la capacidad de carga, polarizando el uso del cuerpo o la herramienta laboral como medio de trabajo.

Partiendo de ese principio, el Sindicato tiene su propia manera de clasificar las modalidades de trabajo, adicionando otros dos preceptos: el modo de ejecución del trabajo, es decir, los medios de trabajo; y cómo se desarrollan la pertenencia o no al Sindicato. Bajo ese marco, las tres modalidades del transporte manual son:

Tabla 3: Modalidades del transporte manual, 2013

Modalidad	Medio de trabajo	Capacidad de carga
Cochero	<ul style="list-style-type: none"> - El cuerpo (fuerza de trabajo) - El coche o el carretón - La Feria - La pita (optativo) - El mantel o atado (optativo) - La faja (optativo) 	De una a 20 cargas, dependiendo de su volumen y de su peso, además de la destreza del operador.
Escalera	<ul style="list-style-type: none"> - El cuerpo (fuerza de trabajo) - La escalera (versión simplificada del coche)⁴⁸ - La Feria - La pita (optativo) - El mantel (optativo) - La faja (optativo) 	De una a ocho cargas, dependiendo de su volumen y de su peso, además de la destreza del operador.
Estibador	<ul style="list-style-type: none"> - El cuerpo (fuerza de trabajo) - La Feria - La pita - El mantel - La faja 	De una a dos cargas, dependiendo de su volumen y de su peso, además de la destreza del operador.

Fuente: Elaboración propia.

El Sindicato utiliza la palabra ‘minitransporte’ para nombrar genéricamente a todos sus afiliados, aunque en determinadas situaciones solo aluda a los cocheros, quienes en conjunto son un solo personaje de la Feria de Villa Dolores, caracterizado por prestar su servicio para transportar las mercancías, utilizando como medio de trabajo principal el coche. Debe tomarse en cuenta que estar enrolado o no en la organización determina cómo se denomina al minitransportista, de manera que los afiliados se refieren a quienes están en la modalidad de transporte manual en la que usa el coche como minitransportistas, en yuxtaposición con las otras dos modalidades (los escaleras y los estibadores), para expresar alguna aspiración de ascenso social interna o externa respecto a una modalidad específica o genérica. Así, el modelo de designación, en apariencia confuso, permite denominar a los demás afiliados que no están categorizados bajo la modalidad de

48 Véase el punto 4.3.2.

cocheros prestándoles su estatus, pero también resguardando el sentido de jerarquía interna (marcador de diferenciación entre ellos) que se “publicita” hacia afuera.

Estibador es el nombre genérico que se da a los afiliados que trabajan en la Feria de Villa Dolores utilizando únicamente el cuerpo. *Q'ipirapita*, *q'ipiri*, aparapita, cargador, pitero o estibador nombran a un solo personaje: aquel que presta un servicio de traslado utilizando al cuerpo como medio de trabajo. De modo aparente, todas las modalidades del transporte manual son iguales, pero existe una manera sutil para diferenciar al estibador de los demás, que depende de si es parte o no del Sindicato y del momento y de la persona que lo designe. Por ejemplo, si un afiliado quiere describir a otro que se desempeña solo con el cuerpo en el transporte manual, le dirá “estibador”.⁴⁹ De manera diferente, quien no está afiliado al Sindicato puede ser denominado desde estibador hasta aparapita, sin importar si trabaja o no en la Feria de Villa Dolores. Incluso, un afiliado puede llamar pitero al estibador, si este aún no es reconocido como parte de la organización o si es ajeno a su entorno laboral.

Por último, la modalidad del escalera⁵⁰ apareció entre el 2012 y el 2013. Describe una actividad del transporte manual

49 Este nombre ya está institucionalizado, como se ve en las listas oficiales del Sindicato, donde las demás denominaciones (*q'ipiri*, aparapita, cargador, etcétera) no aparecen.

50 En algunos videos que circulan por internet, en especial en YouTube, se evidencia que esta es la manera más popularizada en la actualidad para transportar mercancías; es el caso, por ejemplo, de los diableros en los mercados de abasto de México e, igualmente, de los cargadores en Perú. En esta investigación, no fue posible profundizar sobre el por qué en la Feria de Villa Dolores se prefiere el coche y no la escalera. Personalmente, puedo decir que con el coche puede alzarse mucha más mercadería que con la escalera y que se utiliza menos fuerza. No obstante, la técnica corporal se desarrolla en paralelo al *habitus* y, de seguro, la escalera (Bolivia), el “diablito” (México) o el

que, al igual que el cochero, tiene un medio de trabajo principal para realizar el traslado de cargas. Para el afiliado, dicha forma de trabajo es inequívoca porque la herramienta que usa, la escalera, puede ser reconocida a simple vista. Compite con el cochero no tanto por su capacidad de carga, sino por la agilidad con la que se mueve por el espacio ferial. El escalera, en la Feria de Villa Dolores, podría también ser llamado cochero, pero un afiliado sabrá que no es tal.

Resulta difícil establecer con exactitud las modalidades de traslado de mercancías en el transporte manual. Esto debido a los elementos subjetivos y objetivos que implican nombrarlas. Sin embargo, más allá de que las designaciones sean ambiguas y encubran aspiraciones de ascenso y de diferenciación social, y al margen de la estigmatización construida desde la cotidianidad de la Feria y desde la organización u otras esferas, dichas designaciones casi siempre partirán de la capacidad de carga y del medio principal de trabajo. Es cierto que el proceso productivo se ejecuta de manera conjunta, pero, simultáneamente, se adoptan categorías establecidas por el Sindicato; todo esto da como resultado un entramado complejo.

3.5. LA RELACIÓN LABORAL

La relación laboral en el Sindicato de transportistas manuales de Villa Dolores se fundamenta en la noción de que el trabajador se desempeña por cuenta propia; es decir, es dueño de su medio de producción y propietario de su producto. Se desconoce ante los transportistas manuales la figura de arrendamiento, sea por un contrato temporal o por motivo de viaje, de donde surgiría lo que en el transporte motorizado se conoce como “renta al propietario” (Alemán, 2008: 9). Así, en el contexto estudiado, se da preponderancia a la relación laboral por cuenta propia, que es, al parecer, la regla. Todo lo contrario

“carreta” (Perú) son igual de eficientes si se producen técnicas que luego se socializan localmente; esto es parte de la *hexis* histórica local que espero dilucidar más adelante.

de lo que sucedía en Cochabamba durante la década de 1980, como describe Arturo Moscoso (1985) o como también hace notar Helmer Villegas (2012) al describir el transporte manual en algunos mercados de la ciudad de La Paz.

No obstante, muchas veces, algo ocurre en el transporte manual, específicamente en el Sindicato: el reemplazo. Se trata de una vía mediante la cual, temporalmente, un afiliado deja a otra persona su medio de trabajo (así como su espacio en el Sindicato y en la Feria), para que esta usufructúe en su lugar y se haga cargo de las obligaciones con la organización. La relación entre el afiliado propietario y el reemplazante podría solapar un acuerdo de arrendamiento; sin embargo, la principal razón del reemplazo es dar prioritariamente el puesto y el medio de trabajo a un familiar o a otra persona, preferentemente conocida, otorgándole de ese modo un trabajo, pues el primero podría tener otra ocupación u otra obligación que copa su tiempo, de forma que cumplir con las cuotas, asistir a los distintos actos del Sindicato, etcétera, ya no le suponen una utilidad, sino más bien un gasto; es decir, ya no percibe un ingreso. Ahora bien, al dejar temporalmente su puesto, el afiliado podría “amarrar” al reemplazante mediante gratitudes (quizá monetarias) y lealtades hacia sí mismo, y viceversa, dependiendo del tenor en el acuerdo del reemplazo. Adicionalmente, esa modalidad también se constituye en una estrategia para mantener un espacio laboral, sin que tal tarea represente un costo o una pérdida (véase el capítulo 4).

4

Los guerreros de la gravedad: las estrategias de producción del transporte manual

4.1. “NUESTRA ÁREA DE TRABAJO”: LA ORGANIZACIÓN Y EL ESPACIO

La transformación en el mercado de trabajo, producto de los efectos económicos, 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, consecuencia de las reformas económicas, provocó que las personas de “memoria larga”, de asociaciones colectivas, se organizaran en un ámbito nuevo, adecuando la estructura tipo sindical-obrero a las ocupaciones por cuenta propia. En el casco urbano central de la ciudad de La Paz, el 75% de los gremiales pertenece a una organización (Pereira, 2009), por lo que esa nueva forma de integración resulta imprescindible para comprender el significado que adquieren las organizaciones.

La estrategia de trabajo de ese “nuevo individuo”⁵¹ está intervenida por la colectividad, lo que produce tensiones con quienes no forman parte de o no están arraigados en un grupo. Esto porque, muchas veces, no pueden ingresar fácilmente a ese tipo de colectividades, mediante las cuales se procede a la posesión del espacio laboral.

51 El individuo organizado tiene gran preponderancia para hacerse visible como realidad ineludible ante la sociedad. En consecuencia, el concepto mismo de ‘informalidad’ está siendo constantemente reevaluado, pues las organizaciones adquieren legalidad al estar registradas, tener permisos y pagar cargas impositivas. Puede decirse que “la batalla por las calles” (Rojas, 1992) fue ganada y que, además, las instituciones formales tuvieron que relacionarse con dicha clase de organizaciones.

Para adentrarnos en el tema de esta investigación, es necesario analizar los mecanismos cotidianos con los cuales se realiza la circulación de mercancía por medio del transporte manual.

Como anticipé, la explotación económica desde los tres sectores del Sindicato de transportistas manuales dejó de existir, reforzándose otra modalidad: la explotación personalizada basada, principalmente, en una red de caseritas (“jefas”) o de conocidos, en una ecología frágil de confianza. Para esa nueva forma de mantener la explotación territorial a nivel personal, es importante considerar el tiempo y la continuidad laboral del minittransportista en la Feria de Villa Dolores –y, por tanto, en la organización–, puesto que ambos factores permiten el surgimiento de la relación de confianza entre quien realiza el transporte manual y quien atiende el puesto de venta. Simultáneamente, surge una especie de lealtad que se materializa cuando el minittransportista ofrece preferencialmente su servicio a la casera y, viceversa, cuando ella requiere con preferencia sus servicios, en especial cuando los cocheros escasean o cuando existe una gran cantidad de carga para transportar. Sin embargo, tal relación de confianza es frágil, en particular si no se refuerza con la continuidad o con la regularidad, dada la dinámica en la que está circunscrita.

Diferentes casos evidencian esa modalidad de explotación económica. Eliseo, un minittransportista cochero con aproximadamente diez años de servicio en la Feria de Villa Dolores, se asoció con ciertas caseras, con las que pactó transportar cargas todos los martes y los viernes, desde las tres de la mañana, incluso sin que ellas estén presentes en el proceso de traslado y acomodo; podría decirse que dicho microsector le pertenecía solo a ese cochero.⁵² Tal relación, sin embargo, podría deteriorarse si Eliseo fallara en el transporte de carga o si, por el contrario, las caseras contratasen indiscriminadamente a otra persona, sin dar preferencia al minittransportista que conocen. Otro escenario perjudicial es el de la competencia desleal entre los minittransportistas, por medio del “remate” de la tarifa del servicio, animada en una complicidad entre el ofertante y la

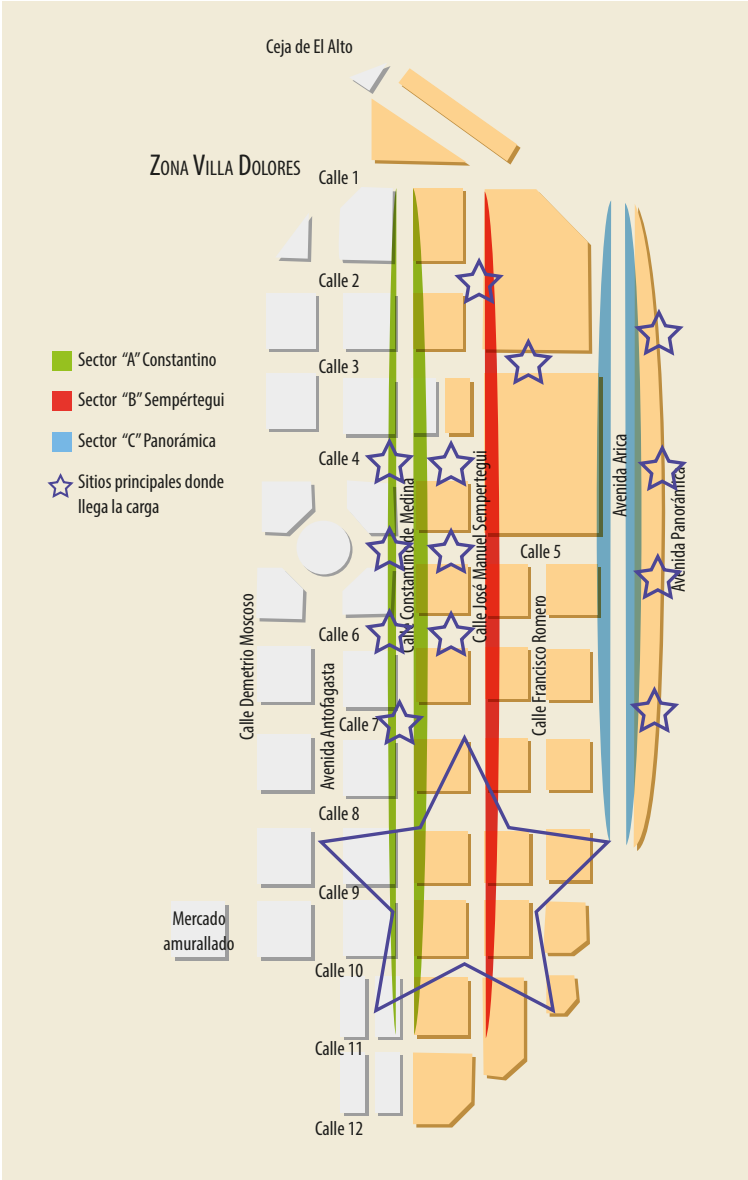
52 Cuaderno de campo, 3 de julio de 2013.

casera, lo que genera nuevas lealtades en la dinámica demanda/oferta del servicio.

Muchas veces, el transportista manual se equivoca en desempeñar la tarea asignada, porque no acude regularmente a la Feria –debido a múltiples causas–, perdiendo en consecuencia su microsector de explotación conquistado. Otra manera de sectorizar la explotación del territorio se basa en la capacidad de fuerza del trabajador. Por ejemplo, consultando a Basilio si no les afectaba abarcar toda la Feria, es decir, trabajar sin paradas, él me dijo: “No, porque la carga que llega a [la avenida] 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” (13 de septiembre de 2013).

Debe recalcar que no sería posible que un minitransportista explotara su microsector individualmente o sin el resguardo del ente administrativo del territorio. Por tal razón, el Sindicato elaboró distintas formas de control del monopolio de la explotación de la Feria, que describo a continuación, no sin antes presentar el croquis del área de exportación de la organización sindical, en sus tres sectores: Constantino, Sempértégui y Panorámica.

Croquis 2: Área de trabajo del Sindicato, según sectores, 2014



Fuente: Elaboración propia.

4.1.1. LAS BATIDAS: EL CONTROL DEL TERRITORIO

Los tres sectores de la Feria de Villa Dolores que cumplen funciones políticas y sociales a nivel administrativo están bajo la tutela del directorio del Sindicato (la administración general), que no solo los precautela, sino también lo hace con toda el área de trabajo de la organización. Para tal cometido, el directorio encabeza el resguardo de la posesión del territorio que “pertenece” al Sindicato, mediante un método al que llama formalmente “inspección”,⁵³ teniendo cargos orientados netamente al cumplimiento de dicha tarea, como el de jefe de inspector y el de subinspectores, encargados de rendir cuentas sobre el manejo del territorio al directorio y al Sindicato en general. El directorio es el que determina que todos sus miembros deben realizar la inspección, en algunos momentos con el apoyo de algunos afiliados. Los procesos de inspección son llamados “batidas”. Su funcionamiento puede ser descrito por medio del siguiente fragmento extraído del cuaderno de campo de fecha 16 de agosto de 2013:

A ROMPER “TABLAS”

En anteriores reuniones del directorio, se quedó en realizar la inspección (o como la mayoría de los afiliados llaman: “batidas”) al área de trabajo. Para esto, se conformaron cinco grupos, por sorteo.

El último grupo lo conformaban Roger y Carlos. Aunque las anteriores rondas estaban conformadas por tres [miembros], este grupo solo tenía dos, ya que el número que compone el directorio (14) no daba para más. Roger y Carlos, al momento de hacer la batida, vienen vestidos de civil (sin sus overoles), están vigorosos, y cuando nos encontramos, empezamos a caminar

53 En los hechos, sin embargo, como se verá más adelante, existe un trabajo conjunto por parte de los afiliados interesados para resguardar el territorio y evitar que otros transportistas manuales los invadan en la Feria.

velozmente, sin perder tiempo. Veo que Roger está manejando un zuncho (chuseador), una especie de pinchador de llantas artesanal hecho de metal. Roger, dirigiéndose a Carlos, le dice: “Está buena tu punta, pero no tiene filo”.

Subiendo hasta la altura de avenida Antofagasta, y doblando por esa esquina, nos encontramos con “un azul” (un transportista manual de la zona 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 vale. Supuse que Roger y Carlos harían algo, ya que ellos, en anteriores reuniones, habían declarado que estaban emputados con los “tablas”.⁵⁴ Más allá de la tensión mía, no sucedió nada, nos pasamos de largo. Después de unos pasos, Roger le dice a Carlos: “Va a dar la vuelta y va a bajar por la Panorámica. Cuando esté bajando, lo vamos a agarrar; [ahora] está con carga, no se le puede hacer nada”.

Llegamos a la calle 5 y doblamos hacia la avenida 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 [...]. Él está hablando con la *ghatera* [vendedora] que le contrató; ella le está indicando dónde descargar. Roger y Carlos consideran mejor esperarlo al frente. [Estamos] 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 calle Medina; lo perseguimos, acechándolo. Roger agarra al ambulante y 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 a estar viendo. ¿Hasta qué hora vas a estar trasladando tu carga?”. Carlos le explica que si quiere

54 Transportistas manuales que no están afiliados al Sindicato. Los llaman así porque muchos de ellos trabajan estibando, subiendo cargas por medio de una tabla hasta la carrocería de los camiones.

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”. Carlos y Roger le responden: “¡Tampoco es así!, compañero. De buena fe te estamos diciendo. Si no, ya te hubiéramos pinchado tu llanta”. Carlos le dice: “Si no, ven a hablar al Sindicato”. Los ánimos se subieron por el desafío del ambulante al decir: “Vamos al Tránsito, a la Policía”, hasta que Roger y Carlos le hablaron en tono conciliador para dejar en claro que él puede trasladar para él, pero no puede trabajar en la Feria. El ambulante les dice que después de que termine de trasladar su carga, se irá. Nos alejamos de ese lugar y continuamos con la batida. Mientras descendíamos por la calle Medina, Carlos menciona que ese ambulante estaba “mamando” [engañando], y que si lo vemos otra vez habría que hacerle algo. Roger coincide con esta idea.

Llegamos a la calle 7. Roger y Carlos deliberan por dónde es mejor ir. Roger decide que es mejor ir por la calle 7 hacia la [avenida] Panorámica. Dice: “Por ahí hay ‘tablas’, entre la 7 y la 8 de la calle Sempertegui hay un escalera. Esta mañana he visto a uno con una gorra roja. Siempre está caminando por ahí, yo le he advertido, pero este no 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 Roger y 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 “Cachuchín” (apodo de un afiliado [del] exdirectorío 2012). Roger se le acerca y le dice: “¡Ya!, ¡ya!, ¡ya! ¡A ver!, vos miras a los tablas y no haces nada”. Carlos se suma a la charla y dice: “No, el ‘Cachuchín’ es de bolas [decidido], sabe pinchar llantas”. “Cachuchín” (que hasta ese momento estaba divirtiéndose con la charla) muestra un pinchador de llantas que saca del escondite de su coche. A Roger se le abren los ojos y dice: “¡Futa!, esto necesitamos”.

“Cachuchín” dice: “¡Yo, de bolas, sé pinchar! Recién nomás, con el ‘Calibre’, hemos pinchado a un tabla. Rápido nomás, esta punta... Yo sé lo he hecho para todos del directorio, a dos lukitas [pesos] se los he hecho hacer”. Roger le dice: “Para mí [...] házmelo hacer, pero urgente”.

Después del encuentro ameno con “Cachuchín”, seguimos dando vueltas, tratando de cubrir terreno por donde, se dice, suelen caminar los “tablas”. En eso, encontramos a una señora (de pollera y mayor) que está con su coche pequeño y Roger dice: “Soy capaz de pinchárselo, esa vieja años está trabajando en la Feria, no [...] hace caso, hay que pinchárselo”. Tuvimos otras referencias de algunos afiliados sobre el paradero del de gorra roja, pero cuando íbamos a encontrarlo donde nos dijeron, ¡nada! Roger y 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]”.

En la calle 3 de la avenida Panorámica, nos topamos de nuevo con el ambulante, ese que nos había dicho que estaba cargando para él nomás, y que no estaba trabajando. Roger y Carlos están calientes [enojados]. Se acercan al ambulante y agarran su coche, y le dicen: “¿Cómo es compañero?... Ya ve, estás trabajando”. El ambulante repite que está trasladando su carga nomás. Carlos le dice: “Si quieres trabajar, te puedes afiliar como escalera. Nosotros no te estamos atajando, [...] nosotros, como directorio, tenemos que pinchar tu llanta o detener tu coche, si no haces caso”. En ese momento, pasa cerca de nosotros el “Sunca” (del exdirectorio) 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”. Roger y Carlos dicen: “Ya ve, así es, pues. Ya, vamos nomás a la oficina”. El ambulante está renuente a que lo lleven a la oficina. Después de insistir, vamos hasta la oficina del Sindicato. Roger y Carlos le dicen: “Hoy mismo en la tarde tienes que estar”. Al final, el ambulante acepta, desconfiadamente, ir a la oficina en la tarde y explicar que estaba trabajando para él mismo.

Bajamos otra vez a la calle 8. Cuando estábamos en busca del de gorra roja, apareció otro de los fichados, ese del que Edwin había dicho [...] que era medio maleante, que tenía sus tajos en la cara y que venía de la “Dieci” (Feria 16 de Julio) con sus hijos; y que él nomás te hacía tener miedo, porque te mostraba un cuchillo. Fuimos detrás de él y conseguimos algunos refuerzos (como 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 tengan 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 Evaristo (quien 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 Evaristo se quedó para ayudar, pero haciendo notar que estaba apurado, porque la señora le estaba esperando. Roger comenta que no hay cómo agarrar a los ambulantes cuando están con carga, porque las señoras grave los defienden [...]. Remedando a las señoras, Roger dice: “Si ustedes no quieren llevar, déjenle trabajar”. Esperamos al tabla para agarrarlo y pincharle la llanta. Sin embargo, pese al 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 contrató que lo acompañe, pero hay que agarrarlo... Necesitamos más gente”. Nos despedimos. Terminó la batida.

El espacio de la Feria de Villa Dolores es conflictivo. La apropiación y la posesión del territorio por una colectividad laboral como el Sindicato son realizadas de manera constante. Tal labor no solo es encomendada al directorio; también interviene todo el cuerpo social que está interesado en mantener ese monopolio.⁵⁵ La afrenta ocurre de forma directa con otros transportistas

55 Al respecto, cabe recordar que para algunos afiliados no tiene mucho sentido proteger su territorio, si, en principio, ya tienen demanda de su servicio. En esos casos, puede considerarse que a ellos el asunto no les importa, generándose así un egoísmo ambivalente. Sin embargo, al parecer, ese es un rasgo que resulta

manuales externos a la organización, como los llamados “tablas”, “ambulantes”, “azules”, “negreros”, a quienes se piensa como enemigos potenciales porque distorsionan la oferta y la demanda de trabajo que el Sindicato pretende controlar para beneficio de sus afiliados, y principalmente, porque invaden un área de trabajo que no les pertenece.

Los transportistas manuales externos al Sindicato también son pensados por fuera de los marcos de sentido construidos desde la organización. El Sindicato tiene y mantiene un modelo de organización gracias a ciertas inversiones constantes en su espacio (la renovación anual de la tarjeta de operación, el pago a la Federación Andina de Chóferes Primero de Mayo El Alto, el pago de las cuotas mensuales, los festejos, etcétera) y a la constante formación del sentido de pertenencia (identidad) entre sus afiliados que, a su vez, también implica otros gastos; toda esta acumulación de gastos y esas inversiones⁵⁶ es para otorgarle al afiliado una voz de reclamo legítima. Para un transportista manual externo, tal proceso puede parecer muy “ajeno”; es decir, el aludido puede ser insensible a tales marcos de sentido y, en consecuencia, reaccionar de manera abrupta. No obstante, muchos de los transportistas manuales externos que visitaron más de una vez la Feria de Villa Dolores o que ya participaron de este “juego” podrán leer en el territorio y

del hecho de que la identidad de la organización no haya sido internalizada a plenitud.

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

en los actores que trabajar allí que no se trata de algo gratuito, y que si siguen desempeñándose en ese ambiente deberán hacerlo a escondidas e ilegítimamente o tomar aquellas áreas que el cochero descarta.

El Sindicato controla de manera hegemónica (estrategia de legitimación) su territorio. Antes de eliminar a un competidor externo, le otorga la posibilidad de afiliarse, situación que se atestiguó en repetidas ocasiones, cuando un afiliado le decía a un transportista manual externo: “O, si quieres, te puedes afiliarse”. Debe tomarse en cuenta que tal ofrecimiento está condicionado al control de la oferta del servicio (y a ganar adeptos fieles), y que no se trata de un acto enteramente generoso, pues si el transportista manual externo decidiera tomar la opción, se afiliará siguiendo las condiciones que dicta la organización, que muchas veces busca no afectar el interés (la rentabilidad) de los cocheros ya afiliados. Lo anterior tampoco quiere decir que sea un acto netamente perverso, porque también es una acción solidaria, ya que, en muchas ocasiones, se evalúa la condición social del transportista en cuestión, a fin de ayudarlo a ingresar y darle así cierta estabilidad laboral. Aparte, el control de la oferta y de la demanda del servicio en el territorio del Sindicato implica una constante renegociación con las caseras, siendo que ellas deciden a quién contratar, demostrando de tal forma su influencia en los afiliados, al indicar que ellos no pueden “atajar” (separar) un lugar para mejorar su servicio.

4.2. EL INGRESO AL SINDICATO

4.2.1. DEL ACERCAMIENTO AL INGRESO

Actualmente, en el Sindicato no existe un modo que pueda ser considerado estrictamente como “ingreso”, solo el ya descrito “traspaso”. Se trata de una medida asumida desde el 2004 para regular directamente la oferta de trabajo de los minittransportistas (simultáneamente, autogenera un beneficio social, al permitir recuperar el capital económico invertido, proceso que se explicará más adelante); es decir, ya no se per-

miten nuevos ingresos que aumenten la cantidad de población laboral, la cual engloba a los ya “codificados” (véase el capítulo 3). Es una forma de entrar al Sindicato y, por tanto, a la fuente de trabajo que este resguarda y controla. Es la única manera de inserción que puede ofrecerse a los ambulantes o a otros que se muestren interesados en trabajar en la Feria, pero está condicionada a la existencia de algún afiliado que quiera traspasar (vender) su puesto.

El proceso de ingreso al Sindicato comienza a partir de un reconocimiento de la forma de trabajo, por medio de la cercanía a su mundo. Como indica Pierre Bourdieu: “el espacio social predispone al acercamiento” y existe proximidad en un espacio social cuando hay reconocimiento (1997: 23). Durante ese proceso, es notable la operación de una especie de red social basada en la familia (nuclear o extendida), puesto que, en su momento, muchos afiliados nuevos se enteran de alguna posibilidad de traspaso mediante el aviso de un familiar que trabaja en la Feria o en el propio Sindicato. La persona que da el aviso no necesariamente es otro minitransportista; en muchos casos, es una comerciante que trabaja en la Feria o que forma parte de otro mundo cercano a esta, que de algún modo se enteró de la opción de traspaso. Si bien tal red social puede estar basada en una red de parentesco (Lomnitz, 1994), no es la única manera; también puede tratarse de contactos que son amigos y paisanos,⁵⁷ o mediante la proximidad que el aspirante tenga respecto al mundo laboral informal. Sobre este tema, se debe tener cuidado en establecer una forma de contacto suprema para ingresar al Sindicato sin antes tener una multiplicidad de casos. El aspirante, en efecto, debe tener cierto nivel de (re)conocimiento en el ámbito de su ocupación como para animarse a entrar, lo cual está supeditado a la información que le da el contacto y a la imagen que se tiene de él en la Feria. Es

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

así como se va generando el juego de sentido para el aspirante a minitransportista.

Entre algunas experiencias de minitransportistas que lograron entrar al Sindicato podemos citar la siguiente, especificando paralelamente cuál fue su contacto. Eduardo ingresó el 2002, gracias a un amigo que trabajaba en la Asociación 30 de Abril, de ambulantes comerciantes. En una entrevista, me contó lo siguiente:

Yo era ligero y, una vez, me encontré a un amigo de fútbol de la Asociación 30 de Abril que ya estaba trabajando en el Sindicato, y él me dijo: “aquí entrá, hay plata” –hace un ademán de dinero, frotando sus dedos–. Yo fui el último de los ingresos, ya no había (3 de septiembre de 2013).

Otro caso es el de Joaquín, quien me relató que ingresó cuando fue animado por un paisano muy lejano (más un amigo) que tenía abandonado su puesto, estando un tiempo en manos de su hijo, aunque al final había quedado vacío: “Él [refiriéndose al paisano] 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” (25 de agosto de 2013). Una tercera situación es la de Fermín, quien, como muchos otros afiliados, ingresó a la organización el 2010 por intermedio de un familiar (su hermano Roger, quien entró el 2008). Por su parte, el 2013, Gumerindo viabilizó el ingreso de su hermano al Sindicato, buscando a alguien que quisiera hacer el traspaso, para luego gestionarlo. También está Pedro, quien consiguió el ingreso de dos de sus hijos.

Respecto al factor de parentesco dentro del Sindicato, a partir de 39 entrevistas semiestructuradas obtuve lo siguiente:⁵⁸

58 La pregunta hecha a los afiliados fue: “¿Tienes algún familiar que trabaja en el Sindicato?”. Las opciones de respuesta eran: ‘Sí’ o ‘No’. En el caso de una respuesta afirmativa, se pidió que el entrevistado clasificara al pariente como: ‘papá’, ‘hermano’, ‘tío’, ‘primo’, etcétera.

Tabla 4: Parentesco entre los afiliados del Sindicato, 2013

¿Tienes algún familiar que trabaja en el Sindicato?	
Sí	11
No	28
Total	39

Fuente: Elaboración propia.

La tabla anterior permite corroborar la literatura sobre las redes sociales construidas vía parentesco para llenar los espacios de trabajo en el sector informal. De igual manera, debe considerarse la otra tendencia: de los 39 cocheros entrevistados, 28 respondieron negativamente; es decir, el 71% no tenía un familiar en el Sindicato.

En una entrevista, Vitaliano me dijo, con algo de sarcasmo: “Algunos afiliados quieren meter a toda su familia”,⁵⁹ esto con relación a la idea de que el Sindicato es para dar trabajo a muchos y no para fomentar el provecho de unos pocos. Existe, pues, un conflicto interno entre sus miembros por el hecho de querer copar espacios tomando en cuenta el parentesco, para, de alguna manera, monopolizar los (cada vez más escasos) espacios de trabajo.

Un caso particular es el de Víctor (16 años), quien quedó huérfano de padre y de madre, y cuya tía (vendedora en la Feria) pidió, rogó, al Sindicato que lo aceptasen aunque no contara con el dinero para pagar la acción. Se le concedió el ingreso, permitiéndole pagar su espacio a plazos. A partir de casos como ese, puede decirse que el Sindicato muestra un alto grado de solidaridad con aquellos a los que considera “de los suyos”; es decir, personas cuyas opciones en otros lugares de trabajo son menores y que, por ser reconocidos como parte de su mundo (parientes y/o cercanos a los vendedores) o por haber

59 Cuaderno de campo, 21 de agosto de 2013.

sufrido alguna eventualidad negativa en su vida,⁶⁰ tienen una oportunidad mayor de obtener un trabajo en el Sindicato y en la Feria de Villa Dolores.

En definitiva, el conocimiento de espacios de trabajo se da mediante redes de contacto. Por una parte están los familiares y por otra aquellos paisanos o amigos relacionados con este mundo laboral y que son conocidos por la organización y por los afiliados, y que incluso ya fueron evaluados socialmente antes de otorgarles la facilidad de poder afiliarse al Sindicato. No obstante, esa red social representa solo el inicio del proceso de ingreso, pues, como veremos a continuación, los aspirantes también están supeditados a lo económico.

4.2.2. *EL TRASPASO*

Además de conseguir los contactos necesarios, el entrante debe tener el dinero suficiente para “comprar” el puesto del “traspasante”, que es el nombre que los afiliados dan a quien realiza la transferencia de su puesto en el Sindicato.

Realizando una descripción general del proceso, el Sindicato, al “poseer” el territorio de la Feria de Villa Dolores, delega al traspasante el derecho de cobrar el monto que vea conveniente para vender su puesto y el espacio que ocupa en dicho mercado. Los distintos testimonios y los datos recabados el 2015 me permitieron averiguar que el precio oscilaba entre diez mil y 15 mil bolivianos,⁶¹ dependiendo de si la transferencia

60 En esos casos, muchas veces, se argumenta estar o haber estado en un problema, generando empatía a fin de poder ingresar al Sindicato. En razón de ello, quienes recurren a ese discurso son aceptados sin muchas reticencias, pues la propia organización utiliza dicho argumento. “Solo ingresa la gente que ‘no tiene’” o “este es lugar para los que no tienen trabajo” son frases de uso recurrente dentro de la comunidad de minitransportistas.

61 Antes, se valuaba el precio del puesto a partir de la rentabilidad del sector donde se localizaba. Sin embargo, desde el 2013 ya no es un criterio para definir su precio.

incluía o no el coche. En el caso de incluirlo, el costo aumentaba, sumándose aproximadamente dos mil bolivianos.

A grandes rasgos, el traspaso consiste en un acuerdo entre el traspasante y el entrante del precio del puesto, siendo en la práctica una forma de compra-venta del mismo o, como algunos minitrasportistas lo llaman, la “venta de la acción”. La directiva del Sindicato (y por tanto la organización) no toma partido en el proceso, porque es un acto bilateral entre los dos individuos implicados. El entrante tiene la posibilidad de negociar el precio. Una vez convenido el contrato de compra-venta del puesto, cuando ya se pretende hacer efectivo el traspaso, debe ser expuesto a la organización en una asamblea general, para que esta considere si se acepta o no al nuevo afiliado, momento en el que se evalúa la condición del entrante.

Si bien durante la investigación no supe de algún aspirante que hubiera sido rechazado (ya que los entrantes tienen la aceptación del afiliado saliente, quien por su parte obtuvo ya la venia del directorio), siempre se le infunde temor de que ese podría ser su caso. Si el Sindicato lo acepta y otorga su consentimiento al traspaso, el nuevo miembro debe comprar tres cajas de cerveza y tres paquetes de Coca Quina (refresco de cola), y entregarlos al directorio para que sean repartidos a los jefes de sector durante la asamblea, quienes, a su vez, los distribuyen en sus sectores.⁶² Realizado ese ritual, los días siguientes, según decida el directorio, el traspasante debe pagar

62 El 2018, esa modalidad fue reemplazada por un pago monetario equivalente a la suma de las tres cajas de cerveza y los tres paquetes de Coca Quina. La medida se adoptó en una asamblea, con el fin de que el dinero fuera depositado en el fondo del Sindicato, para beneficio de todos y no solo para aquellos que permanecen hasta el final durante las asambleas (los traspasos siempre se reservan para el final) para compartir las bebidas.

un monto pecuniario al Sindicato, denominado “cariño”,⁶³ que varía entre 200 y dos mil bolivianos, dependiendo de si ha sido o no parte de la dirigencia, respectivamente. En paralelo, el entrante debe pagar un monto adicional (580 bolivianos por el ingreso y 50 bolivianos por el cambio de nombre en las listas)⁶⁴ para afiliarse al Sindicato. Por último, debe cumplir con otras obligaciones que el sector demande.

Según un informe elaborado el 2013 por el secretario de hacienda, la “ganancia” neta anual (una gestión del directorio) generada por los traspasos bordeaba los 20 mil bolivianos, monto que pasó al fondo del Sindicato, por ese concepto. Veamos los datos:

Tabla 5: Ingreso económico anual al fondo del Sindicato por concepto de traspasos, 2013

Número	Control municipal	Trasasantes y entrantes / Aporte (en bolivianos)		
		Trasasante	Entrante	Aporte
1	155	Trasasante	Moisés Barinuevo Chino	800
		Entrante	Juan Apaza Corina	580
2	107	Trasasante	Diego Silva Valdez	200
		Entrante	Germán Luciano Mendoza Zenteno	500
3	165	Trasasante	Rofino Huacara	200
		Entrante	Henry Nilston Quispe Quispe	580
4	119	Trasasante	Eulogio Tarqui	200
		Entrante	Edgar Mamami Mamani	580

Continúa en la siguiente página

63 “Mi cariño” expresión que en el contexto andino de Bolivia se suele utilizar como sinónimo de limosna; alude al compromiso afectivo asumido por la persona que brinda el apoyo económico respecto a la institución o a la persona que lo está solicitando.

64 Los montos para el ingreso y la salida de la organización se actualizan constantemente; se incrementan siempre bajo consideración y aceptación del Sindicato, y son aprobados por la asamblea.

Número	Control municipal	Traspasantes y entrantes / Aporte (en bolivianos)		
5	34	Traspasante	Feliz Quispe Condori	200
		Entrante	Andrés Loayza Mayta	580
6	138	Traspasante	René Mamani Mamani	200
		Entrante	Freddy Yujra Mamani	580
7	122	Traspasante	Cebero Paco Colque	200
		Entrante	Edgar Ramiro Valencia Yujra	300
8	86	Traspasante	Raúl Díaz Mamani	200
		Entrante	Pedro Poma Mamani	300
9	193	Traspasante	Rufino Huaca Pereira	300
		Entrante	José Joaquín Marca	300
10	191	Traspasante	Agustín Saucedo	200
		Entrante	Freddy Gallardo Quispe	300
11	192	Entrante (nuevo)	Edson F. Ibáñez Quispe	8.000
12	46	Traspasante	Ramiro Lupes L.	s. d.
		Entrante	Iván Willy Valencia	580
13	30	Traspasante	Erasmus Quispe Larico	800
		Entrante	Gustavo Mamani Torrez	580
14	156	Traspasante	Hugo Quispe Tola	800
		Entrante	Edgar Condori Chaves	580
15	166	Traspasante	Toribio Apaza Chica	200
		Entrante	Alejandro Mamani Kuno	580
Total				19.420

Fuente: Elaboración propia a partir del informe económico presentado por el secretario de hacienda del Sindicato (2013).

Nota: Los nombres aparecen en esta tabla tal como fueron inscritos en las listas del Sindicato. En el caso del registro número 11, no se tiene el dato del traspasante.

Si tomamos en cuenta todos los traspasos que se realizan en un año, el monto neto que ingresa al Sindicato parece considerable.⁶⁵ Sin embargo, la mayor parte de este dinero se queda

65 Poco pude indagar sobre los destinos de esos montos. Esto debido al recelo fundamentado ante el temor de que se descubriese que algún directorio de turno hubiese desempeñado una

con el traspasante, autogenerándose así una recuperación del capital invertido para ingresar a la organización y al espacio ferial. Los minittransportistas, ciertamente, tienen el beneficio de recuperar su capital invertido al vender su puesto, lo cual también implica transferir su código municipal o placa, como se la conoce.

Una vez retirados, los transportistas cuentan con ese dinero, el cual, muchas veces, les servirá para emprender una empresa por cuenta propia o para solventar su sobrevivencia mientras buscan otro empleo, siendo el sueño hallar un trabajo con mejores condiciones (Escóbar, 2009).⁶⁶ Ese monto incluso sirve para el retiro de la vida laboral de los transportistas manuales adultos mayores.

Veamos ahora la relación de ingresos y de gastos que se produce en los traspasos, en una situación en la que la oferta del transporte por el puesto en el Sindicato oscila entre diez mil y 15 mil bolivianos, más dos mil bolivianos adicionales por el coche:

mala administración o se pusiera al descubierto el patrimonio económico organizacional. Hasta donde pude investigar, ese dinero es depositado en el fondo económico del Sindicato, que el 2013 alcanzaba alrededor de 19 mil bolivianos. Tal monto es administrado por el secretario de hacienda de turno y es el fondo común que se disponía por entonces para gastos administrativos.

66 Mediante una encuesta que realizó el Centro de Estudios para el Desarrollo Laboral y Agrario (CEDLA) entre el 2006 y el 2007, Silvia Escóbar establece que la población que aspira encontrar un trabajo en la ciudad de El Alto es 12,9 % superior a las cifras de cualquiera de los demás departamentos del eje troncal de Bolivia (2009: 35).

Tabla 6: Relación de ingresos y gastos del entrante y del traspasante, 2013-2017

Gastos del entrante	Oferta del traspasante	Gastos del traspasante
<ul style="list-style-type: none"> - Compra del puesto en el Sindicato: de 10.000 a 15.000 bolivianos (con coche, más 2.000 bolivianos). - Presentación y aceptación en asamblea: 3 cajas de cerveza (600 bolivianos), 3 paquetes de refresco de cola (Coca Quina) (150 bolivianos) - Monto "cariño" entregado al Sindicato tras el ingreso (580 bolivianos). - Cambio de nombre: 50 bolivianos. - Presentación ante el sector: una caja de cerveza (200 bolivianos) 	<ul style="list-style-type: none"> - Puesto en el Sindicato: de 10.000 a 15.000 bolivianos (con coche, más 2.000 bolivianos). 	<ul style="list-style-type: none"> - Monto "cariño" por concepto de traspaso al Sindicato: 220 bolivianos si fue parte de la dirigencia y 2.000 bolivianos si no fue parte de la dirigencia.
Total: 18.580	Monto ingresado: 17.000 bolivianos	Monto de salida: 2.000 bolivianos
	Capital líquido recuperado por el traspasante: 15.000 bolivianos	

Fuente: Elaboración propia.

Como muestra la tabla 6, los gastos del socio entrante son altos. No obstante, decide pagarlos (incluso a costa de endeudarse) porque sabe que llegado el momento podrá recuperar o cubrir esos montos, según el ritmo de trabajo que adopte desde que comience a trabajar. En adición, sabe que si decidiera retirarse del Sindicato tal inversión será una especie de ahorro personal, porque el valor monetario de la acción o del puesto va actualizándose constantemente, de forma que el traspasante podría inclusive llegar a obtener una ganancia al vender su acción.⁶⁷

67 Sobre este asunto, Alison Spedding, durante la defensa de mi tesis (2014), comentó que es claro que muchos de los minitransportistas que se animan a ingresar al Sindicato es porque recibieron información que les dio los insumos para saber que el dinero invertido en la compra del puesto no será perdido y que, además, es muy probable la obtención de ganancias, tratándose,

El 2008, año de inicio de esta investigación, la acción valía cuatro mil bolivianos; hasta mediados del 2016, alcanzó a costar 15 mil bolivianos, incluso sin contar con el ingreso económico total de sus años laborales como minitransportista. Como el precio de la acción bajo la modalidad del traspaso es elevado, la organización intenta instituir que el fin del traspaso no sea ganar comercializándola. Por ello, el entrante debe cumplir tres años en el Sindicato como mínimo, antes de traspasar su puesto.

4.3. LOS MEDIOS DE TRABAJO

4.3.1. *EL COCHE*

El coche es producto de un proceso histórico de ensayo y de error: inicialmente fue una carretilla, luego pasó a ser un triciclo

por tanto, de una inversión incluso especulativa. Se puede decir que hasta el 2017 era posible saber, dependiendo de la edad, la trayectoria laboral y otros factores, quién ingresaba con el objetivo de transferir su puesto pasado un corto tiempo o si quería conservarlo para mantener otra actividad paralela; una especie de seguro en el caso de que su actividad principal vaya mal, por ejemplo. Sin embargo, en todos esos casos, ser un cochero en la Feria de Villa Dolores significaba tener un capital mayor a 18 mil bolivianos. En tal sentido, se dejó atrás la idea de que ese espacio laboral (al menos en la modalidad de cochero) es para personas sin recursos (“parias” laborales). Aunque como indiqué previamente, en la historia del Sindicato esa situación pudo ser diferente hace 30 años; el término ‘refugio laboral’ se aplicaba específicamente a ese grupo de transportistas manuales que ingresaron entre las décadas de 1980 y 1990 y que continúan trabajando como minitransportistas hasta la actualidad. También se aplicaría, de manera menos estricta, a aquellos que quieren contar con un trabajo por si su actividad principal fallara o para complementarla, o porque retornan por proyectos laborales fallidos, entre otras causas, que representan una minoría. Sintetizando, se podría interpretar la compra del puesto como

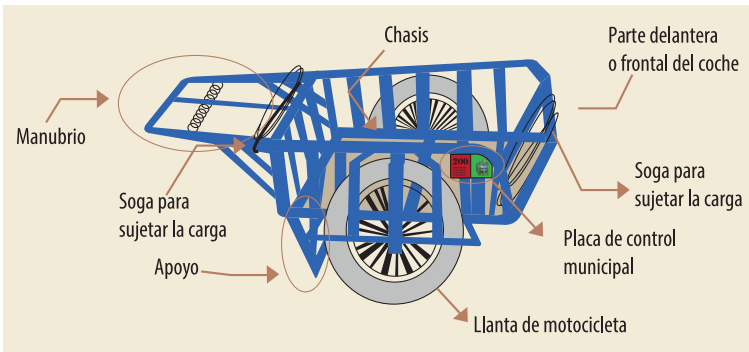
a pedal y, finalmente, se convirtió en el actual medio de trabajo. Podemos hacer comparaciones y rastrear los vestigios de la carretilla y del triciclo en el coche, como el impulso muscular requerido o, estructuralmente hablando, el punto de apoyo de la carretilla o del triciclo, presente en el diseño del coche, como nos muestra el dibujo 1. Hoy en día, el coche es un medio de trabajo con características propias, cuyo diseño y materiales de fabricación representan el constante diálogo entre el cochero, los cerrajeros y los requerimientos de su particular proceso de trabajo.

Como en el dibujo siguiente, pese a su apariencia superficial arcaica, el diseño estructural del coche evidencia que se trata de un instrumento de trabajo complejo. Comprende distintas piezas que ensambladas revelan su esqueleto y su cuerpo. Desde el manubrio hasta la parte frontal, mide aproximadamente 1,90 metros de largo y 80 centímetros de ancho, con una altura de 70 centímetros. Su estructura metálica tiene como armazón principal el chasis, que se constituye en la base del coche y soporta la carrocería, donde descansa y se concentra la mayor parte del peso de los

una inversión especulativa específicamente si se piensa que pasado un corto plazo puede ser vendido y se puede obtener una ganancia. Si bien el trabajo de transporte manual representa un ingreso superior al de un salario mínimo nacional —y entiendo que por esa razón resulta atractivo en comparación con cualquier otra actividad con un similar nivel de ingreso—, la labor implica un alto desgaste físico, por lo cual, en su mayoría, quienes ingresan son jóvenes que aprovechan para explotar su condición física, formar un capital y cambiar luego a otra actividad (sin volver al Sindicato) o encontrar una que sea paralela a la de cochero, porque saben que si siguen como cocheros hasta una edad avanzada, el ingreso económico no será igual al de cuando eran jóvenes. La inversión especulativa, como bien la entendió el Sindicato, ocurre cuando una persona ingresa y ostenta la propiedad de su puesto (o acción) sin explotarlo —al dejar de trabajar se abandona la defensa de la soberanía del área de trabajo y se es más vulnerable a ser invadido— o lo explota poco y con el único fin de venderlo, en el más corto plazo, para recuperar su capital y ganar más por la subida la acción en el Sindicato.

componentes, por lo que su material y su armado deben ser de mayor resistencia. La llanta es otra pieza fundamental y representa, en términos de precio, la mitad del costo total del coche (de 700 a mil bolivianos el par); para el armado del coche se utilizan específicamente las de motocicleta: aro N.º 16 y N.º 18, de industria extranjera. El chasis y toda la estructura de metal son fabricados por cerrajeros nacionales especializados en el manejo del metal y con conocimiento de mecánica,⁶⁸ siendo los profesionales cercanos a la zona Villa Dolores los elegidos por el Sindicato.

Dibujo 1: Modelo de coche, 2013-2014



Fuente: Elaboración propia a partir de la observación de campo y de los datos proporcionados por David, cerrajero de la zona de Villa Dolores.

Un detalle sobre el tema: algo peculiar sucede con la estructura de la llanta, específicamente con sus piezas conocidas como radios, ya que si bien en conjunto se fabrican con materiales de industria extranjera, en algunos casos fueron

68 Carlos Condori me contó que los primeros coches fueron conseguidos gracias a una señora que trajo unos triciclos peruanos y se los vendió a plazos, pero resultaron poco resistentes para soportar las cargas. Además, el triciclo era poco confiable al maniobrarlo, por su diseño (20 de abril de 2013).

reemplazados por fierros de construcción en una labor de cerrajería y destreza.⁶⁹ Conseguir la llanta de motocicleta es una tarea del cerrajero y, más aún, del cochero, dado que la búsqueda, como los testimonios recogidos revelan, es una tarea dificultosa, ya que ese tipo de llanta es escaso.

El precio de fabricación de un coche varía según el acuerdo al que se llegue, dependiendo de la calidad que se desea (para que el coche aguante más peso), de la amistad con el cerrajero y de otros factores; generalmente, oscila entre 1.700 y dos mil bolivianos. Como mencioné, la llanta⁷⁰ puede llegar a costar la mitad del precio total del coche; así, en realidad, el trabajo del cerrajero por la construcción de la estructura de metal está entre mil y 1.300 bolivianos, incluyendo el material y la mano de obra.

Los requerimientos del cochero para hacer diseñar y construir su coche están relacionados con su preconcepción global. En general, esa idea inicial muestra una forma y un diseño del vehículo que es producto del sentido común: dos llantas y una forma específica de su estructura homogénea, razón por la que puede ser reproducida en cualquier lugar. Sin embargo, también destaca la concepción singular del cochero para marcar la diferencia, pues el coche debe poder soportar la carga habitual que se transporta en la Feria de Villa Dolores, razón por la que es importante considerar cómo se le puede sacar el mayor beneficio (ingreso económico), en relación con una mejor administración de fuerza muscular, requisitos que serán transmitidos al cerrajero encargado de la fabricación.

69 Los radios originales son cambiados porque tienden a deteriorarse debido a la fuerza ejercida y al peso de la carga. Una vez reemplazados por otros de un nuevo material, los cocheros y los cerrajeros los denominan “hechizos”. La estructura de metal, en cambio, es llamada “hechura”, nombre que indica que el coche fue elaborado por un cerrajero conocido y a pedido.

70 Uno de los lugares principales para encontrarlas y comprarlas es la Feria 16 de Julio, en la ciudad de El Alto.

Un ejemplo de tal situación ocurre cuando el cochero, pensando en el tamaño promedio de una caja de tomate, comunica y pide al cerrajero que el ancho del coche considere ese detalle.⁷¹ La longitud final del móvil también podría repercutir en el logro de un mayor ingreso económico y una mejor administración muscular en el movimiento del proceso de trabajo. Esa es una posibilidad y no una certeza, porque solo un cochero sabe qué tipo de coche necesita —el cerrajero también aprenderá y reproducirá dicho saber—, idea que, a su vez, está relacionada con otras variantes, como la edad, el estado físico y el tipo de producto que se trasladará, etcétera.⁷²

Un aspecto que debe ser mencionado es la importancia que este medio de trabajo tiene para los cocheros. Como se evidencia, sin el coche, el cochero no podría realizar su labor a cabalidad, como si estuviese impedido de desempeñar aquello en lo que se ha capacitado, aquello que aprendió para laborar. En distintos relatos, cuando los transportistas manuales dicen: “sin coche no somos nada”, se siente la intensidad de la pérdida de su medio de trabajo, principalmente tras haber sufrido un robo o haberlo extraviado en medio de sus labores

71 David, un cerrajero de la zona Villa Dolores, me explicó que algunos jóvenes (refiriéndose a los cocheros) le pedían que sus coches tuvieran 80 centímetros de ancho, para “ganar un poco más, porque así pueden entrar más cajas de tomate” (27 de febrero de 2014).

72 Según apunté el 13 de octubre de 2013 en mi cuaderno de campo: “José decía de un compañero: ‘Él no maneja cargas pesadas’ Yo, viendo el coche de José, me di cuenta de que su coche tenía llantas de bicicleta (no de moto) y [que] 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 lo fracturó, ya no maneja cargas pesadas. Por ello, pensé que él no requería 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 impedía [...]”.

cotidianas, como cuando Roger me contó que una vez salvó el coche de Alberto:

Yo estaba caminando por la [avenida] Panorámica, cuando le [he] visto a un hombre manejando el coche de Alberto; me [he] dado cuenta por la placa. Perseguí al ratero y él botó el coche. Luego, se lo entregué a Alberto. Me agradeció mucho y me invitó seis cervecitas.⁷³

Según mi registro de campo del 20 de julio de 2013:

Al terminar la historia de cómo frustró el robo de un coche, Roger terminó diciendo: “Es que sin coche no somos nada, no se puede hacer nada sin él”. Benigno afirmó que cuando se pierde un coche es difícil acostumbrarse después a otro: “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 (el “Calibre”) dice que una vez él hizo perder [su coche]. Yo le pregunto: “Y ¿cómo ha sido eso don Cali?, ¿farreando?”. Él se muestra un poco abochornado y me confirma la pregunta. Benigno me dice: “Es que hay veces que no hay que decirle a nadie que [uno] se ha hecho robar su coche, porque los demás te critican, dicen: ‘¡Seguro chupando [bebiendo] lo ha hecho perder!’; se hacen la burla”.

Sin importar las distintas circunstancias por las un cochero llega a perder su medio de trabajo, su reputación puede quedar mellada y, principalmente, la situación le impide desarrollar su labor, desarticulando con ello la consonancia entre el medio de trabajo y el cuerpo. Para resolver tal contingencia, muchos prevén los inconvenientes que trae a futuro la falta de su coche. Por una parte, apelan a la solidaridad de sus compañeros (amigos) más íntimos –perdiendo así menos prestigio–, para buscar y eventualmente conseguir partes de un coche u otro coche

73 Cuaderno de campo, 20 de julio de 2013.

completo. Otra solución consiste en la compra de piezas o de un coche de un amigo o de un comerciante.

Un siguiente aspecto que vale la pena tener en cuenta respecto al coche, aunque propiamente no es parte de su estructura, es la placa,⁷⁴ la cual se obtiene mediante un proceso administrativo que se conoce con el nombre de “emplaque”, que se gestiona en la Dirección de Tráfico y Vialidad del Gobierno Autónomo Municipal de El Alto. En paralelo al trámite para obtener la placa, se procesa la concesión del área de trabajo; de hecho, la citada entidad extiende las placas una vez finalizado el proceso de concesión. Poseer la placa, en términos materiales, es muy importante como valor simbólico⁷⁵, ya que si bien otorga al cochero el

74 Las placas son de aluminio. Miden aproximadamente 20 centímetros de ancho por diez de alto. Llevan inscrito en alto relieve el número del código municipal asignado al coche. También incluyen el nombre de la organización y el escudo de la ciudad de El Alto, y aparecen los colores de la bandera alteña.

75 El 2011, ocurrió un problema en el proceso de reemplaque (renovación de placas) del Sindicato, que era tramitado en la Dirección de Tráfico y Vialidad. Según el entonces secretario general, el conflicto consistió en que el técnico de dicha entidad municipal quiso asignarles números distintos de placas: el Sindicato ocupaba los 200 primeros números y se les quiso asignar los siguientes 200 (201 en adelante). Aquello significaba que ya no serían considerados como “los primeros”. Para la Dirección de Tráfico y Viabilidad tal conflicto no tenía mucho sentido, porque les decían que, sin importar los números asignados, el área de trabajo que ocupaban se respetaría. A pesar de la explicación, en el fondo, la incomodidad del Sindicato sobre el tema representaba una lucha por la supremacía simbólica. Adicionalmente, el secretario general del Sindicato reveló que el conflicto había comenzado debido a una riña entre uno de los afiliados y un integrante de la Asociación de Transporte Libre de la zona 12 de Octubre (su enemiga secular). Tal desarrollo de eventos muestra que el Sindicato siempre “luchará” por el territorio, sea en contra de esa

poder y la legalidad institucional estatal, también da legitimidad e identidad al afiliado como parte de la organización. Por esa razón, no importa tanto dónde materialmente se consiga la placa, sino comprender que esta debe tener los soportes necesarios para que el cochero pueda sustentarse en su área de trabajo:

Crescencio decía que vendió su coche a uno de los Yungas y que se había olvidado pedirle la placa. Por eso, se prestó la placa de su hermano (Edwin), para sacarle una réplica. Carlos comentó al respecto: “Eso te lo hacen cerca del cementerio, porque esa placa está hecha de aluminio fundido”. Y preguntó: “¿Acaso eso no te dan los de Tráfico y Vialidad?”. Carlos dijo: “Sí, 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 cinco placas para habilitar”.⁷⁶

La placa también da seguridad a quienes trabajan con el cochero, como las *qhateras*. En varias ocasiones, pude observar que por la dinámica de la Feria muchas caseras perdían el rastro del transportista manual que trasladaba sus productos y, por tanto, de la carga en sí. Cuando esto ocurre, la dueña de la carga acude a la oficina del Sindicato para indicar el número de placa y, así, recuperar su mercadería, manteniéndose de tal manera la confianza y la seguridad en la organización y en sus afiliados.

Por otra parte, el coche, más allá de ser un medio de trabajo, también es parte de un entramado sentimental: encierra una sola biografía (o un conjunto de ellas), que contiene la fortaleza de la relación con su dueño. Como decía Bruno Latour (2008), las cosas también tienen “capacidad de agencia”. En una ocasión, encontré a “K'allk'u Limón” (también conocido como Pedro) sentado y apoyado contra la pared, lagrimeando de dolor. Él

asociación enemiga o contra cualquier otra que quiera entrometarse en la soberanía de su área de trabajo y en la supremacía de su connotación simbólica.

76 Cuaderno de campo, 6 de septiembre de 2013.

decía que se había lastimado la espalda al cargar una carga de arveja —aunque esta no es muy pesada, él había hecho un mal movimiento—, argumentando lo siguiente: “Es que tengo que pagar del coche, me faltaba poco, por eso me he apurado”.⁷⁷ Las escenas de tal vínculo se repiten en los testimonios de otros cocheros:

Crescencio, mirando su coche, dice: “Este año está conmigo. Me [lo] he comprado del Macario y normal está trabajando, no tiene nada, está bien hecho; es que es antiguo, [de] fierro peruano”.

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 a 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 [...] su parachoque delantero todo se lo [ha] abollado... Cuando ese Volvo se ha ido, su parachoque colgando estaba. De mí —señalando con su mano—, esa parte me lo ha roto”. Veo que en la parte superior del coche de Carlos, donde está la llanta, hay una soldadura como si fuera la cicatriz del coche, como una marca de su historia personal.⁷⁸

Acordarse del coche durante las fechas festivas (como el aniversario del Sindicato), mandarlo a pintar, hacerlo bendecir (como cuando el 2011 se festejaron las bodas de plata del Sindicato), *cha'llarlo* con serpentina y echarle alcohol en las fiestas de Carnaval o, en general, hacerle el constante mantenimiento antes de los días de carga en la Feria hacen de este medio de trabajo algo que es muy propio para el cochero.

4.3.2. LA ESCALERA

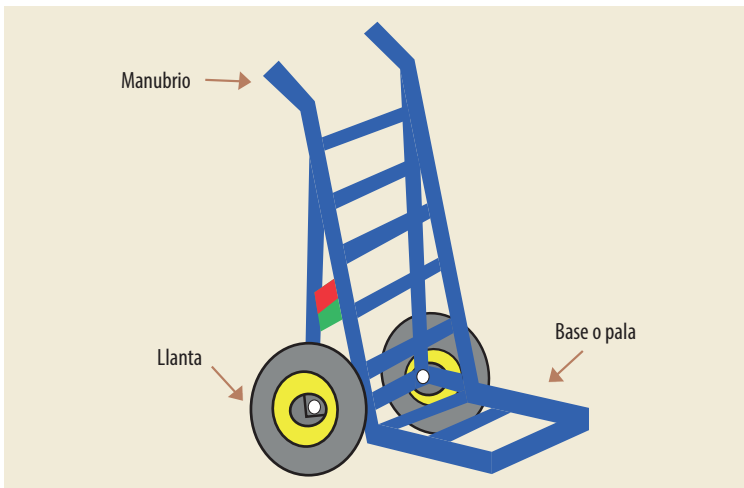
La escalera es una versión reducida del coche, que apareció el 2012. Al igual que este último, tiene una estructura de metal,

77 Cuaderno de campo, 22 de mayo de 2013.

78 Cuaderno de campo, 6 de septiembre de 2013.

solo que sin las partes laterales. En la parte de atrás, la estructura presenta un manubrio que, a veces, tiene forma de astas (por eso en México los transportistas manuales son conocidos como diableros). En la parte delantera, presenta una sección sobresaliente que sirve como pala para alzar la carga y es, al mismo tiempo, donde descansa el peso de la misma, al igual que en el resto de la estructura vertical y alargada. Tiene dos llantas que, en su mayoría, son de carretilla.

Dibujo 2: Modelo de escalera, 2013



Fuente: Elaboración propia a partir de observaciones de campo.

La escalera tiene una capacidad de carga menor comparada con el coche, pero en cuanto a su movilidad resulta mucho más práctica porque su longitud es menor, lo que permite al cochero moverla por lugares donde el coche no puede transitar.

Desde el 2013, la escalera puede llevar una placa, con la diferencia de que es intransferible. En caso de que su propietario decidiese retirarse como minittransportista, debe devolver la placa al Sindicato, razón por la que no se recupera el

monto que el afiliado pagó para ingresar a la organización. Los números de las placas de las escaleras comienzan desde el 1.001. Las posibilidades de ingresar en la modalidad de escalera en el Sindicato están restringidas a un cupo limitado, relacionado con la demanda y con los permisos obtenidos de la Dirección de Tráfico y Vialidad. El ingreso tenía un costo de 700 bolivianos, más 150 por el costo de la placa. Hasta el 2013, se contaba con siete transportistas manuales escaleras, con la posibilidad de que se requiriesen dos más o los que el Sindicato considerara conveniente.

Los escaleras se diferencian de los demás minitransportistas porque solo pueden operar los martes y los viernes. Todas esas disposiciones fueron asumidas en las asambleas generales del Sindicato, donde se consideró que tales días son cuando hay mucha demanda, al punto de que la totalidad de sus afiliados no puede abastecerla. Para evitar que su área de trabajo sea invadida por ambulantes o por gente de otras asociaciones, debido al auge de la carga en ambos días, los afiliados prefirieron ampliar la posibilidad de ingreso bajo esa nueva modalidad, de forma controlada y precautelando que los escaleras entrantes no chocaran con los intereses principales de los cocheros, pero siendo parte de su Sindicato y pudiendo sentar su soberanía laboral sobre ese territorio.

4.3.3. *EL CUERPO*

En la Feria de Villa Dolores, se hace un uso específico del cuerpo; se trata de una manera muy particular de utilizarlo para cargar bultos (una “*hexis propria*”, en palabras de Bourdieu). Los agentes que intervienen en ese proceso tienen trayectorias corporales distintas. Entonces, cabe preguntarnos cómo un individuo puede llegar a convertirse en un transportista manual, y adoptar y sensibilizar su cuerpo a esos movimientos y gestos manuales propios de las técnicas de traslado de carga; y, además, cuáles son sus efectos.

Por una parte, esa práctica es una acumulación de lo que Helmer Villegas (2012) denomina “*habitus campesino*”; es decir,

desde un sentido estructural, es la trasmisión abstracta arraigada a un campo social y transferida a otros similares. Sin embargo, esa respuesta solo resuelve parcialmente nuestras dudas. Lo que se debería preguntar es cuál es el gesto técnico-corporal nuevo que se originó en el espacio-tiempo concreto de interacciones cara a cara de la producción cotidiana en el transporte manual.



Alfredo impulsando su cuerpo para cargar sobre su espalda un bulto con zanahorias. (Foto: Julio Cesar Mita.)

Para profundizar, primero debemos pensar el cuerpo como un instrumento y luego como una técnica corporal. Ahora bien, ¿cómo se lo puede describir como instrumento o medio de trabajo? Marcel Mauss (1971) explica que en tanto instrumento pasa por evaluaciones físico-biológicas, psicológicas y sociales que, integradas, forman un “hacer algo” con el cuerpo. En lo que respecta a lo social, ese autor sostiene que la técnica corporal es un aprendizaje transmitido mediante la educación y que tiene como soporte la tradición: “No hay técnica ni transmisión mientras no haya tradición [...]. Denomino ‘técnica’ al acto eficaz y tradicional”⁷⁹ (*ibid.*: 342). Si hablamos de técnica, nos referimos a acumulación de un saber corporal colectivo que usa como vehículo el conocimiento y como herramienta el cuerpo mismo. Sin embargo, ese saber queda silenciado, sin vida, si no es transmitido, legitimado ni requerido en un espacio y en un tiempo concretos.

Es preciso diferenciar que en el Sindicato existen diferentes modalidades de trabajo y que cada una implica distintas descripciones en la gestión del cuerpo a la técnica corporal y al medio de trabajo. Están los llamados estibadores, quienes vistos desde la economía política manejan una técnica corporal sin ser estrictamente un medio de trabajo, pero que de igual manera reconocen en el cuerpo un instrumento laboral preeminente. En cuanto a los minitransportistas o cocheros, estos tienen una capacidad de agencia doble: técnicas corporales (el cuerpo) que se fusionan con el medio de trabajo (el coche).

Como diría Loïc Wacquant (2006), resulta por demás desabrida y ociosa una descripción de las técnicas corporales estando fuera del fuego de la acción; es decir, en este caso, fuera

79 El *habitus*, la costumbre, lo tradicional, es legítimo, por eso se impone desde afuera y es reconocido por los demás, porque se lo reconoce como prestigioso. De tal manera, ordena, valida y da coherencia a los actos de una entidad en cada microcosmos social, porque buscamos el tipo de poder que en ella se irradia, produciéndose así una fuerza de gravedad social propia (Durkheim, 2003; Weber, 1944; Bourdieu y Wacquant, 1995; Mauss, 1971).

del proceso de trabajo del transportista manual. Solo en pleno desempeño laboral los cuerpos se moldean centímetro a centímetro y adquieren formas sociales concretas. Por todo ello, en el siguiente apartado, a partir de mi registro de campo del 15 de octubre de 2013, relato el proceso de trabajo del cuerpo en el transporte manual, para así mostrar su eficacia y sus específicas técnicas, pues solo en su desempeño laboral se revelan sus gestos y sus movimientos.

4.4. EL PROCESO DE TRABAJO

COCHERO, LLEVÁMELO

A las 3:40 suena el despertador. Me levanto, prendo la luz; me visto lo mejor que puedo o como pienso que 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 pasó por el transporte manual pesan?, ¿aminoran el estigma de ser un transportista manual, un aparapita?

Salgo de casa 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 la calle 2, en la calle José Manuel Sempertegui, donde guardan sus coches. Roger me saluda, veo a algunos cocheros que están ahí. No los distingo. Todo está oscuro, húmedo y nublado, pero los saludo con “sonrisa de antropólogo expedicionario”. Distingo a Fermín, que se acerca y me pide coca, porque estoy acullicando. Mientras, Roger saca el coche que me va a prestar. Fermín me recomienda que “¡no mate tarifa!” [rebajar el precio]. Los precios generales: “Tres bolivianos por carga, de una a cinco cuabras. Un boliviano por caja de tomate... ¡Vas a cobrar lo más alto!”.

Roger me da el coche y, de inmediato, vamos bajando, apresurados. Roger “se disparó” [se fue rápido] y se perdió, y Fermín quiso que le siga el paso. Y de pronto me doy cuenta de que... ¡el tiempo apremia! Trato de caminar más rápido y Fermín [pre]siente mi mensaje; me dice: “Correremos”. Saludo al que puedo. Hay nomás cocheros. Saludé como a unos 15 cocheros y vi a unos cuantos más allá, ya trabajando. Calculo que son las 4:15. Llegamos a la calle 7 y Sempértegui, ahí hay más movimiento. Algunas señoras están con sus cargas. Una señora le llama a Fermín y él se despide de mí con tono de autoridad paternal: “Andá nomás”.

Camino junto al coche, voy hacia la calle Romero y doblo por esa calle. Voy bajando hasta la plaza Faro Murillo, que está vacía. En ese lugar, hay algunos camiones, muy poca carga, muy pocos cocheros. Subo por la avenida Panorámica hasta la calle 5 (empieza a engrosarse la Feria, hay más cocheros y más señoras con carga). Doblo hacia la calle Romero. Encuentro a varios cocheros, los saludo. Alfredo me saluda y me pregunta: “¿Cuándo has salido?”. Y yo le respondo: “Hoy”. Me paro justo en la esquina de la calle Romero y me pongo a *pijchar* [acullicar coca]. Al frente está don Eliseo, vestido con su overol y unas botas de goma que le llegan 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. Roger se acerca y me pide coca. Acullicamos un cacho [rato]. 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 calle 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 [...] están repartidas en distintos lugares (por las aceras cerca de las casas, por las esquinas de las calles, dentro de las agencias y los camiones). Las señoras llaman a los cocheros para que lleven las cargas en los coches.

Otros cocheros, ya con cargas, afanados, las llevan por distintos lugares y las señoras van por delante o por detrás de ellos, guiándolos como capitanas. En el transcurso, saludo a todo al que puedo. Saludo al “Compadre” (Gumercindo) y juntos bajamos. Escucho a una señora que me dice: “Cochero, llévame-lo”, y el “Compadre” me dice: “Andá, te están llamando”.

Acudo al llamado de la señora. Me digo a mí mismo que lo debo hacer lo más natural posible (me siento un intruso o alguien actuando un papel y que por primera vez se pone en escena). Vamos a la esquina de las calles 7 y Romero. Me muestra las cargas que están cerca de la pared de una casa, echadas [apoyadas] en la acera. No distingo de qué son las cargas, solo 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 de 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 (está mojada, eso aumenta su peso). La señora me muestra más cargas. Ya van cuatro y siento que mis dificultades van en progreso [aumento]. En primer lugar, por agarrar la carga de esa manera he ido perdiendo fuerza, porque me enseñaron que es mejor subir la carga a la espalda, para después guiarla con su mismo peso 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 (además, 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 ¿cómo llevo la carga primero a la parte de arriba?, siendo que el coche está reclinado y si llevara 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 la sexta y la señora me ayuda, y juntos la acomodamos en la parte de arriba del coche, haciendo espacio para las siguientes cargas. Una vez puestas las cargas en el coche, partimos.

La señora me lleva hacia la avenida 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 300 metros) y me señaló 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 de la otra. Cada vez lo hago con más dificultad. Terminó y estoy cansado. La señora me paga nueve bolivianos. No sé si es lo correcto. Mi cansancio y la emoción que me invade no me dejan razonar si es la tarifa adecuada... Recibo el dinero y le pregunto a la señora de qué es la carga, y me dice que es de chocco. Le cuento que es la primera vez que salgo, y la señora creo que se da cuenta de 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 avenida 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 acullico eso me ayudará. Trato de recomponerme y, una vez repuesto, noto que alguien viene subiendo por la avenida Arica. Es Fermín, que lleva unos bultos. Acullicamos un cacho y me dice que está llevando apio. Fermín se apresura en el acullico y me dice: "Hay que aprovechar la hora", y se va.

Voy andando con el coche. Entro por la calle 7 hacia la calle 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 avenida 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 de hace rato y [que] no está en bolsa de *sagaña* cerrada, sino en una *sagaña* plana, amarrada por los bordes. La señora me dice que acerque el coche a la carga. Lo acerco y lo reclino. Trato de subir la carga al coche, pero siento que [...] está muy pesada. Hago fuerza y solo la muevo un poco.

Hago el segundo intento, 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 subirla. Terminamos de subirlas 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 olla y del coche.

Vamos por la calle Romero hacia la calle 5. La señora va a mi lado. Siento como si la subida acrecentara el peso... pero vamos subiendo. Llegamos a la calle 5, doblamos hacia la Manuel Sempértegui. Al llegar a la mitad de esa calle, la señora tiene otras dos cargas que son menos pesadas que las primeras. Pero subir esas 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 las calles 5 y Sempértegui 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 [...], con ayuda de la señora, y la acomodo. Justo en ese momento veo a Alfredo, quien se acerca y me pide coca; le doy. Alfredo me enseña y me ayuda a bajar la carga; me doy cuenta de 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 cargas más arriba. También voy trasladando estas [...]. Alfredo me recuerda, y enseña, que hay que acomodar bien la carga en el coche, para que al reclinar, con un poco de fuerza, empujando el coche, se caiga por su mismo peso y se guíe ella misma. Acabado el traslado de las siete cargas de la señora, ella me dice: “¿Cuánto es?”. Yo le digo: “Usted ya sabe señora” (porque no recuerdo cuánto hay que cobrar). Y ella me paga 15 bolivianos. Me despido de Alfredo y le doy gracias.

Voy subiendo por la calle Romero hacia la avenida Panorámica. Después de un *pijcho* y de tomar aliento, continúo “cocheando”. Bajo por la avenida Panorámica hasta la calle 8. Doblo

hacia la Romero y subo por esa calle. En mi camino, encuentro a Roger otra vez. Él está con don Pedro, cerca de un carro. Me parqueo al frente de ese camión y empezamos a acullicar. Mientras hablo con Pedro y con Roger, por el frente pasan cocheros a los que vamos saludando. Aparece un cochero jovencito, de unos 13 a 14 años (el “Ispi”), y Roger me dice: “Es el hijo del que ha fallecido, del Edgar Miranda”. Yo le digo: “Y ¿puede cargar? Está changuito... [jovencito]”. 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: “Llévame, llévame, joven”. Yo le digo a Roger: “Andá, te están llamando”. Y 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 a Pedro y le dice: “Llévame”. Y Pedro le responde: “¿Quicosita es?” [*sic*]. La señora le dice que es morrón. Pedro acepta, me llama me dice: “Llevaremos, compartiremos la carga”. Nos preparamos a subir las cargas y Pedro le dice a la señora que trabajaremos los dos (señalándome). Y ella dice: “Ya”. La señora que nos está contratando se dirige a la mujer 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 siete a ocho cargas, y yo llevo nueve. Como eran tantas cargas, don Pedro me ayuda a acomodarlas en el coche, indicándome que el mayor peso debe ir adelante siempre. Al llegar al punto de descarga, 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. [...] Antes de arrobar nuestras cargas, una señora le indica a Pedro que debe hacerse campo (hacer espacio) para descargar los bultos. Después de hacer el espacio, Pedro y yo vamos arrobando nuestras cargas en dos columnas (“arquear”). Al

terminar, él no recuerda dónde dejó 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 había estado entre las otras cargas. Más bien apareció. La señora me paga a mí como 14 bolivianos y a Pedro, 12. Don Pedro me dice que también nos reconoció por lo que hicimos campo para arrobar nuestras cargas. Me despido de él dándole las gracias.

Subo por la calle Romero y en la 5 doblo hacia la avenida Panorámica. 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 desayunando donde un señor que vende empanadas con un vaso de cañawa caliente (a dos bolivianos, si están con uniforme del Sindicato). Desayunamos con los compañeros del Sindicato. Ya está clareando, son aproximadamente las 7:00. El “Compadre” me pregunta: “¿Cuánto has ganado?”. Yo le digo: “Creo que 35 bolivianos, no he contado aún...”. Él me dice: “¡Tan poquito!, hasta ahora yo debo estar con “unito” (cien bolivianos), pero todavía no he contado bien... por ahí debo estar...”.

Como plasmo en el relato, el movimiento del proceso de producción de la circulación de mercancías en el transporte manual hace palpable, a nivel dérmico, la trayectoria corporal de los agentes que intervienen en el proceso. Había visto, sentido y registrado las diferentes técnicas empleadas por los transportistas manuales para trasladar mercancías. Pero solamente situándome en medio del fuego, en una sociología carnal como indica Wacquant (2006), pude adquirir ese sentido colectivo y develar mi “inconsciencia *hexica*”, donde subyace mi propia trayectoria corporal.⁸⁰

80 Más allá de que esto suene a una confesión antropológica patética, me puse a pensar que si bien soy hijo de migrantes aymaras del área rural, pertenezco a una generación que ha “roto” su nexos con el lado campesino, donde hubiera podido tener mi propia familia extendida o nuclear. Pero ese no es el único

Ahora, cabe preguntarnos qué le permite al transportista manual ejecutar su trabajo satisfactoriamente. En primer lugar, en la Feria de Villa Dolores, también interviene la organización. De hecho, el Sindicato inviste en los cuerpos de sus afiliados el poder necesario para que realicen su trabajo, lo viabiliza y lo constriñe para su desarrollo laboral, y lo hace de distintas maneras. Por ejemplo, viste al afiliado con símbolos como el overol verde (el uniforme), con el emblema de la organización bordado al lado izquierdo del pecho. De igual manera, la placa del coche, si bien no es llevada en el cuerpo,

factor. También mi organismo había sido sometido a trabajos corporales de forma habitual durante el proceso de investigación. Por eso, me sentía, en un principio, agotado cuando trabajaba como cochero. A medida que desempeñé tal labor con más frecuencia, me di cuenta de que pude sobrellevar la adversidad de mi trayectoria corporal no gracias a mi supuesto *habitus* campesino, en el sentido estricto del término, sino a la ayuda y a la enseñanza colectiva que me otorgó el Sindicato. En realidad, ambas me predispusieron a que yo pudiese sobrellevar mis situaciones adversas; tal cual les sucede en la actualidad a los nuevos integrantes. Por otra parte, inicialmente, un motivo más fuerte, el deseo de un saber académico (Guber, 2005), me empujó a continuar. Aunque luego, a medida de que el tiempo transcurría, mi motivo también abarcó el orden económico (sentido de rentabilidad), ya que mis recursos iban agotándose. Fue en ese momento que mis razones principales, opuestas a las de los verdaderos cocheros, para continuar con este trabajo, coincidieron: yo también tenía que vivir del trabajo de cochero. Y es dicha correspondencia la que me enseñó y me reveló por qué debía seguir siendo un cochero: porque me encontraba en la situación de uno. En la actualidad, no solo es el *habitus* campesino la razón por la que en un individuo despierta el deseo para ser un cochero o, en general, para ser un transportista manual; existe un microcosmos social (una propia *illusio*) en el transporte manual, supeditado por una colectividad concreta (Bourdieu, 1995: 28).

es un símbolo ligado a él, porque también ayuda al cochero a desplazarse y a realizar su labor con éxito.

Fundamentalmente, podría decirse que el Sindicato, de forma simultánea, dota de ciertos símbolos a los transportistas manuales y les facilita una ayuda colectiva en modo orgánico y no mecánico, a diferencia de lo que estrictamente entendía Émile Durkheim (2004), quien sostenía que la solidaridad deviene por la especialidad (la mayor división del trabajo). De acuerdo con Michel Foucault (1981, 1991), la solidaridad deriva de la irradiación de ciertas pautas morales de disciplina y de las relaciones de fuerza que emiten la organización y el espacio social.

En el caso del objeto de esta investigación, la ayuda que se provee para y durante el proceso de producción del transporte de mercancías es colectiva, y representa una pieza central que produce y reproduce las técnicas corporales características del transporte manual. Dicha ayuda está compuesta por distintos factores que son generados por pautas morales que recorren todo el tejido organizacional, todas sujetas a condicionar la ayuda, pues no se da a todos o no es apropiada para todos, aunque así lo exprese el discurso del Sindicato: “Trabajemos todos juntos, todos somos del mismo Sindicato”, como decía Edwin. se da ayuda con la condición de que se cumplan ciertas reglas de juego: mantener latente el respeto a los mayores; tener siempre presente la jerarquía entre los miembros antiguos y los nuevos (los primeros son quienes enseñan a los segundos); contar, aunque no lo deseen, con los distintos tipos de redes sociales (de amistad o de parentesco) que generan grupos sectoriales de ayuda; y, principalmente, preservar un principio de reciprocidad de asistencia (yo ayudo porque después, quizás, necesite ayuda). Todos esos factores hacen que la ayuda moldee los cuerpos (no solamente mediante la técnica) y, además, el carácter moral del minittransportista, así como su propia ética de trabajo:

Hoy, jueves 20 de febrero de 2014, al terminar de trabajar con Alfredo, fuimos a tomar refrescos junto con el “nuevo” (Carlos, el “Topo”) y con René. Ahí, Carlos contó que ayer (miércoles 19 de febrero de 2014), él hizo unos 40 bolivianos, pero tuvo que

buscar trabajo de rincón en rincón. También contó que la carga se lo llevó por adelante; se volteó (lo mismo que a mí me sucedió, por no acomodarla bien). Él recordó 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, los has saludado. A esto, Alfredo dijo: “Cuando te ayuden, tú igual tienes que ayudar”.⁸¹

Es bien sabido que en el Sindicato el integrante recién ingresado atraviesa, inicialmente, por muchas dificultades para desempeñar su labor. Aunque goce de un capital corporal que en un principio puede ayudarle a lidiar de buena manera con la carga, llegado el momento tendrá que acudir a los demás minittransportistas en busca de ayuda. Será cuando evaluará las consideraciones colectivas y recuperará ciertas técnicas corporales que son más legítimas que otras (principalmente las de los miembros más antiguos). En adición, al retomar dichas técnicas, vendrán adosadas indirectamente disposiciones de disciplinamiento y de educación propias del Sindicato y del cuerpo colectivo en general.

Para describir las diferentes técnicas que usan los transportistas manuales y que se observan en pleno despliegue en la Feria de Villa Dolores, así como su respectiva transmisión tecnológica (a veces disfrazada bajo la forma de prestación de ayuda, como el disciplinamiento, la legitimación y la formación del cuerpo), se debe tomar en cuenta el objeto dispuesto para el traslado; específicamente la carga y la magnitud de su peso.⁸² Para detallar este punto, veamos la siguiente tabla:

81 Cuaderno de campo, 20 de febrero de 2014.

82 Me refiero a magnitudes físicas medidas siguiendo el sistema métrico decimal (Sistema Internacional de Unidades), según las siguientes equivalencias: una libra equivale a 459,5 gramos; una arroba equivale a 11,49 kilogramos; un quintal equivale a 45,94 kilogramos; una tonelada equivale a 918,8 kilogramos (<https://ingemecanica.com/tutoriales/unidadesdemedida.html>). El sistema

Tabla 7: Carga según su peso y su tarifa, 2014

Carga	Forma	Peso aproximado	Peso en kilogramos	Tarifa aproximada, según la distancia (en bolivianos)
Tomate	Caja de madera o de plástico	45 libras	20,00	1 a 1,50
Papa	En <i>saqaña</i> (carga)	9 arrobas	103,41	4 a 10
Cebolla	En <i>saqaña</i> y en <i>ch'ipa</i>	9 arrobas	103,41	4 a 10
Camote	En <i>saqaña</i>	13 arrobas	149,37	5 a 10
Rábano	En <i>saqaña</i> (<i>q'epi</i> , bulto)*	4 arrobas	45,96	3 a 5
Haba	En <i>saqaña</i> (carga)	6 arrobas	68,94	3
Arveja	En <i>saqaña</i> (carga)	6 arrobas	68,94	3
<i>Ch'ipa</i> acelga	<i>Ch'ipa</i> de <i>saqaña</i> con red de cuero, en forma cuadrada, de 60 centímetros de ancho y un metro de largo (<i>q'epi</i>)	4 arrobas	45,96	5 a 7
Remolacha	En <i>saqaña</i> (<i>q'epi</i>)	4 arrobas	45,96	3
Alfalfa	<i>Ch'ipa</i> de <i>saqaña</i> (<i>q'epi</i>)	4 arrobas	45,96	3 a 5
Apio	<i>Ch'ipa</i> de <i>saqaña</i> (carga)	4 arrobas	45,96	3 a 5
Nabo	En <i>saqaña</i> (carga)	7 arrobas	80,43	4 a 5

Continúa en la siguiente página

de medidas para calcular el peso en la Feria de Villa Dolores tiene una relación con la historia de la colonización en Bolivia. En su mayoría, las magnitudes que allí se manejan no corresponden con las de la tabla de equivalencias del mencionado sistema, adoptado por la mayor parte de los países en la actualidad. Las medidas de peso en la Feria son resabios de aquellas utilizadas por los españoles durante la Colonia; así, se habla de arrobas y no de gramos, y de sus correspondientes múltiplos, al medir el peso de las cargas. En muchas ocasiones, se choca con esa dificultad, ya que cuando se pregunta cuántos kilogramos pesa determinada carga, la mayoría responde en arrobas, en libras o en quintales.

Carga	Forma	Peso aproximado	Peso en kilogramos	Tarifa aproximada, según la distancia (en bolivianos)
Lechuga	En <i>sakaña</i> , en <i>ch'ipa</i> de paja y en red de cuero	2 arrobas	22,98	3
Repollo	En <i>sakaña</i> y en <i>ch'ipa</i> (carga)	5 arrobas	57,45	3
Zanahoria	En <i>sakaña</i> (carga)	10 arrobas	114,90	5 a 7
Choclo	En <i>sakaña</i> (carga)	5 arrobas	57,45	2 a 3
Morrón	En <i>sakaña</i>	1 arroba	11,49	1 a 1,50
Tuna	Caja de madera (un metro de largo y 80 centímetros de ancho)	2 arrobas	22,98	5

Fuente: Elaboración propia.

* Especie de bolsón hecho de cuero sin curtir, en forma de red.

4.5. LAS TÉCNICAS CORPORALES

Ya habiendo considerado el elemento faltante (el peso de la mercancía), paso a las técnicas corporales que caracterizan al ejercicio del transporte manual. Tanto los estibadores como los cocheros tienen una técnica matriz, que consiste en llevar la carga en la espalda. Sin embargo, para ello, se debe pensar en cómo se traslada la carga hasta la espalda; es decir, cómo se la dispone para que esté a una altura suficiente como para que el transportista manual pueda cargarla sobre su espalda.

Las cargas están inicialmente casi siempre echadas sobre el suelo y, como relaté, alzarlas hasta la altura de la espalda para luego cargarlas implica un esfuerzo que podría provocar un gasto de energía contraproducente e incluso un perjuicio físico. Cuando su peso es menor, no existe tal dificultad (por ejemplo, las bolsas con morrón de 12 kilogramos), pero cuando se trata de 13 arrobas o casi 150 kilogramos (como la bolsa con camotes y otras parecidas), aun así se las debe llevar sobre la espalda; esto significa que se debe respetar el principio de ganar altura. En esos casos, o bien se hace un sobreesfuerzo individual: abrazar la carga y alzarla para posicionarla encima de

otra, de modo que alcance la altura de la espalda del cochero; o, como casi siempre ocurre, se pide ayuda a las señoras que son propietarias de la carga (entorno) o, gran parte de las veces, a un compañero del Sindicato. La ayuda es la suma de la fuerza de distintas personas y puede presentarse de distintas maneras o técnicas, dependiendo de la forma de la carga una de las principales es la *saqaña*, de apariencia cilíndrica, que siempre está parada verticalmente.

A continuación, describo los procedimientos de las dos técnicas corporales principales para realizar el traslado de cargas:

- Una de las técnicas que requiere de la ayuda de una segunda persona es el llamado “estilo cochala”. Primero, es necesario que dos personas se coloquen frente a frente a una distancia que les permita extender sus brazos horizontalmente y unir sus manos (dándole dos dedos a la otra persona, que los agarra), formando así una especie de lazo con los dos brazos. Posteriormente, el lazo rodea la carga, de modo que ambas personas estén ubicadas a los costados, para que después se la pueda empujar levemente para que quede reclinada sobre uno de los lados del lazo humano; específicamente, haciendo presión sobre la conexión de las dos manos. El lado del lazo que está libre de peso se deshace y ambas manos se colocan sobre la parte inferior de la carga, de manera que, luego, mediante un empujón rápido hacia arriba, se logre el impulso suficiente para alzar la carga, dejándola suspendida horizontalmente, sujeta por debajo por las manos y por parte de los brazos de ambas personas. Después, ya teniendo la carga apoyada en la pared, verticalmente, ambas personas montan otra carga que queda “parada” sobre la anterior. Ya encimada, la carga alcanza una altura suficiente como para que uno de los transportistas manuales, situado de espalda a la columna de cargas, pueda bajarla hacia sí mismo y, así, cargarla. Cuando termina esa operación, y si no hay más cargas u otra necesidad, quien ayudó se va.

- La otra técnica se utiliza en el caso de que la carga tenga forma de *ch'ipa* (bolsón que puede ser tipo *sagaña* abierta o una especie de red hecha de cuero sin curtir, que envuelve un bulto de paja. La técnica consiste en voltear la *ch'ipa* para que quede apoyada contra el suelo y los amarros de las cuatro esquinas queden abajo. Una vez que esté dispuesta de esa manera, el transportista manual sujeta los costados de la *ch'ipa* (las aberturas que dejaron los amarros de las cuatro esquinas) y, con la ayuda de un compañero, la lleva a una parte alta. En cuanto a la *ch'ipa* tipo red, solo se la debe agarrar por las rendijas y transportarla con la ayuda de una segunda persona. Cuando la carga está ubicada a una altura suficiente, el transportista manual (que para entonces está de espaldas a la carga), con los brazos extendidos verticalmente puede empujarla hacia sí mismo, sujetando con sus dos manos los dos amarros ubicados en la parte superior de la carga. Entonces, la carga queda montada en su espalda, lista para ser trasladada. En esta operación, se debe tener cuidado de que el peso esté apoyado plenamente en la espalda y en parte de la cabeza, ni muy abajo ni muy arriba de la misma.

Un detalle importante a tener en cuenta es el uso de la faja:⁸³ el transportista manual la lleva envuelta alrededor de la cintura, cuando debe cargar mucho peso. Se trata de un implemento básico, incluso de una herramienta de trabajo, tanto para los estibadores como para los cocheros, ya que estos también manipulan cargas pesadas y deben, en su momento, alzar y soportar el peso de la carga en sus espaldas, para luego depositarla en su coche.

Ya descritas las técnicas principales, en la siguiente sección las diferencio según la modalidad específica de transporte manual.

83 La faja es un tejido producido principalmente de manera manual por las tejedoras locales. Para un minitransportista, la faja significa seguridad, pues le permite cuidar su espalda y su cintura, ayudándolo y protegiéndolo al momento de cargar bultos muy pesados.



Cohero descargando sacos de vegetales. (Foto: Julio Cesar Mita.)

4.5.1. LOS Q'IPIRIS Y LOS ESTIBADORES

Los estibadores y los *q'ipirapitas* (piteros, aparapitas, cargadores) también hacen uso de la técnica corporal, entendida como una técnica matriz, con ciertas variaciones entre cada grupo, según sean parte o no del Sindicato de minittransportistas de Villa Dolores.

Los estibadores afiliados visten el uniforme (overol) y reciben ayuda colectiva, legitimación de su trabajo y disciplinamiento

de parte de los demás miembros de la organización. Ellos recuperan ciertos elementos de los *q'ipiris*, como el mantel y la pita. Desempeñan su labor cargando sobre sus espaldas de una a dos cargas, dependiendo del peso y ayudándose con una pita para que esta pueda rodear la carga y, simultáneamente, apagarla a su cuerpo.

El mantel cumple una función triple: sirve como faja (ayuda a que la cintura soporte el peso), como bolsa o pita (para envolver la carga y subirla a la espalda) y como capucha protectora (para taparse la cabeza y parte de la espalda, para no ensuciarse o mojarse con la carga).⁸⁴

Al contar solamente con el cuerpo como herramienta, los estibadores pueden ser más ágiles que los demás transportistas manuales (siempre que lleven menos carga que un cochero o que un escalera) al momento de circular las mercancías por la Feria, pues pueden desplazarse por la acera o por espacios estrechos. En días de alta demanda, cuando el espacio es disputado, incluso se produce una subjetividad.

Según Antonio, un estibador de más de cinco años de antigüedad, él consiguió ingresar como escalera pero no se incorporó a esa modalidad. Le pregunté cómo estaba afiliado. Me dijo que como escalera y que le había costado 600 bolivianos. Luego le pregunté por qué no tenía su escalera. Me respondió que le resultaba difícil manejar ese elemento; además, me explicó que él trabajaba estibando desde la mañana y que solo después de eso podría trabajar como escalera, por lo que, mientras tanto, no sabría hasta mientras dónde poner su escalera. “En la mañana están los cocheros, los taxis, los camiones, las señoras; todo lleno, se tranca, y yo tranquilo paso por esos lugares”, me dijo⁸⁵. A pesar de ello, consideraba la posibilidad de comprar una escalera.

84 Como se verá más adelante, los cocheros también trabajan como estibadores. En el Sindicato, nada les impide que puedan desempeñarse como tales. Sin embargo, el permiso no se da al estibador, quien jamás puede trabajar como cochero.

85 Cuaderno de campo, 13 de septiembre de 2013.

Gran parte de los estibadores realiza traslados de un punto a otro, lo que supone recorrer cuerdas en el radio de la Feria, trabajando principalmente para las *ghateras*; aunque también trasladan la mercadería de consumo de algunos compradores. De igual modo, realizan la tarea de descarga y de carga de productos desde y hacia los camiones.

En términos generales, estibar implica mover las cargas desde el camión hasta el suelo o viceversa. La pita no es muy necesaria, pero la tabla es indispensable. Se trata de un tablón de madera apoyado en el borde de la puerta trasera de la carrocería del camión, con el otro extremo apoyado sobre el suelo. Sirve para facilitar el ingreso y la salida a y de los camiones grandes y altos, con la carga encima de los hombros. Esta tarea es ejecutada por dos o más personas, con la intervención del “pasador” (el que pasa), en cuyo caso son varios los que estiban, ya sin la tabla.⁸⁶

Entonces, estibar consiste en ejecutar una serie de pasos. Primero, el transportista manual debe acercarse al montón de cargas apiladas en el piso, las cuales deben ser transportadas al

86 La mayoría de los transportistas manuales que estiban, sean cocheros o estibadores, lo hacen, en general, en horas de la noche y durante la madrugada (a esa hora no hay mucho tráfico en la Feria y es cuando llegan los camiones), y con menor frecuencia en el día. Esta tarea, como expliqué, es realizada entre dos o más personas, que según sus funciones son: los que pasan la carga (pasadores) y los que estiban. El pasador es quien se da modos para desmontar la carga que está acomodada en el interior de la carrocería. Primero, la arrastra hasta el borde de la puerta lateral o trasera del camión y, luego, ayuda a que el estibador la acomode sobre su espalda. El pasador debe reunir una serie de condiciones, como experiencia, fuerza y habilidad; de él depende que la descarga se realice rápidamente. Entre los transportistas manuales y los contratantes, el pasador tiene una jerarquía alta y es respetado. El estibador, por su lado, es quien recibe la carga que le entrega el pasador desde el camión (por eso no se usa la tabla) y la acomoda en el puesto de la casera.

interior del camión. Después de “estudiarlas”, aprovechando que están dispuestas una sobre otra, debe montar sobre su espalda primero aquellas que están en la cima de la pila. Luego, para alzar las que se encuentran abajo del montón, pedirá ayuda a algún compañero a fin de utilizar la técnica estilo “cochala”. Ya teniendo la carga encima, el estibador comienza a subir por el tablón hacia el camión. La tarea representa un gran esfuerzo. Las tablas suelen temblar y los pies pueden resbalar y flaquear, por lo que, incluso, debe hacerse de trapeceista, soportando el peso y evitando la caída. Debe tomarse en cuenta que un estibador lleva, por ejemplo, una carga de choclo de alrededor de 110 kilogramos, lo que muestra la extrema concentración con la que necesita realizar la labor.

Los *q'ipirapitas*⁸⁷ o cargadores no obtienen ayuda ni poseen los símbolos del Sindicato, porque no están afiliados, pero, al igual que los estribadores, utilizan los mismos instrumentos (pita y mantel) y desarrollan su trabajo con las mismas técnicas.

En los hechos, los *q'ipirapitas* que trabajan en la Feria de Villa Dolores no se ajustan a la imagen literaria del aparapita saenziano, ampliamente difundida y conocida por el público. Aunque vistos desde la perspectiva del Sindicato, tanto el *q'ipiri* como el estibador son transportistas manuales que no están completamente integrados a la organización por dos aspectos. Primero, son errantes (nómadas) y no tienen una relación estable con el Sindicato (en el caso de los estibadores) o con la Feria (en el caso de ambos), pues, como las golondrinas, su periodo laboral como transportistas manuales está ligado, en cierta medida, a los ciclos y a los ritmos agrícolas (Villegas, 2012), como también a los ciclos y a los ritmos ciudadanos del mercado de trabajo, o a otros, como explico más adelante. Segundo, no se les puede coaccionar, decomisándoles su herramienta de trabajo, pues esta es su propio cuerpo.

87 Uso este término para acentuar que no son parte del Sindicato. Aunque esta afirmación resulta ambigua y, como mencioné, se podría considerar al *q'ipiri* como un estibador más, aun si no es parte de la organización.

Por las razones anteriores, el cuadro administrativo del Sindicato los considera como incontrolables (indómitos), tanto nominalmente (de allí, la constante lucha por mantener una lista actualizada de los estibadores, para así incorporarlos de manera oficial) como desde la ética en la explotación del territorio (durante las batidas).

En tal sentido, aquellos estibadores que llegan a trabajar establemente en la Feria de Villa Dolores comienzan a manejar los marcos de sentido del Sindicato y del contexto de dicho mercado. La internalización es, pues, proporcional al sedentarismo. Considerarse como estibador es sinónimo de ya estar trabajando un tiempo prolongado en la Feria, en los marcos de sentido de la organización. Por ello, se afilian y buscan estar al día con los deberes que esta publica. Dicha internalización resulta ser una rendición estratégica ante la legitimidad del Sindicato.

Lo propio ocurre con los *q'ipiris*, que se van sedentarizando en el espacio de la Feria. Aunque, en su caso, ellos son extremadamente temporales y tal internalización no ocurre, pero para quienes son estables, les permite obtener un alto grado de conocimiento de aquellas estrategias adecuadas para evadir el control de la organización y, en cierta medida, esquivar su juego por completo. Los estibadores son los que desarrollan estrategias que logran burlar el control, como establecer alianzas de antemano con su caseras (cercando así una parcela de trabajo en la que la demanda los prefiere) u ocupar espacios no territorializados por el Sindicato (porque se los piensa *res nullius*, cosa de nadie o sin dueño), donde el que quiere trabajar puede hacerlo de forma libre, ya que son espacios marginales poco apreciados y no vitales para la explotación del territorio. En dichos territorios, también puede ocurrir una ocupación marginal del tiempo en horarios nocturnos o durante la madrugada.

4.5.2. LOS COCHEROS O MINITRANSPORTISTAS

Para trasladar mercancías con un coche, el minittransportista debe estar enterado, con un poco de anticipación, de ciertos factores. Por ejemplo, qué tipo de producto se transportará,

cuántas cargas, cuál será el recorrido, y quién y cómo es el contratante (para decidir si se anima o no a realizar el traslado). Se conocen esos datos cuando se le pregunta a la casera. Ahora bien, puede suceder que, al principio, un novato se anime a realizar el trabajo sin contemplaciones de por medio, pero, con el tiempo, se dará cuenta de que es siempre beneficioso evaluar el trabajo antes de ejecutarlo. Un principiante no escoge la carga, se anima a trasladar cualquiera, “a lo que venga”, sea una labor conveniente o no. Solo así va aprendiendo, tal cual una vez me dijo Melecio: “Así nomás vas a aprender”.⁸⁸

Una vez que el transporte se acepta, comienza una etapa de “planeamiento” sin planeación, de “estrategia” que no es necesariamente estratégica, como indica Pierre Bourdieu (1997). Es en ese momento cuando se evidencia la posesión (o la falta) de técnicas corporales “puras y combinadas” de los cocheros. Cuando se ejecuta el traslado de cargas, las técnicas saltan a la vista, mientras que, en paralelo, se estudia, se evalúa, el proceso del traslado: si se trata de solo una o de más cargas, su forma, su peso, la propia habilidad y la condición física del transportista, al igual que la capacidad de su coche. Conjugados todos esos factores, el cochero novato, al no conocer todas las técnicas, procede de manera “intuitiva”. Es cuando puede descubrir su trayectoria corporal, a partir de su trayectoria laboral; es decir, puede contar con un capital corporal que lo ayude a realizar el traslado. De otro modo, si no lo tiene, aun así puede ejecutar el transporte, si la carga no es pesada.⁸⁹

Cuando la carga es liviana, pero engloba una gran cantidad de bultos, es posible, hasta cierto punto, ejecutar la tarea sin una técnica, porque las cargas livianas pueden ser acomodadas “como sea”, aunque esto implique un derroche de energía y de

88 Cuaderno de campo, 28 de febrero de 2014.

89 Que la carga no sea pesada también posibilita trabajar a aquellos cocheros con estados físicos vulnerables, como los adultos mayores y los que tienen un impedimento físico por estar lastimados, enfermos, etcétera.

espacio en el coche. Pero, si nota que las cargas son muchas, el novato comenzará a pensar cómo ordenarlas en el coche, para ocupar cada espacio lo más eficientemente posible.

Paralelamente, se dará cuenta de que, debido a la cantidad, su peso se multiplicará, lo cual repercutirá en la optimización y en la gestión de su energía física, apareciendo la necesidad de aplicar las técnicas corporales del cochero. Pero antes, con un ejemplo de traslado sin técnica, recordará que la carga de morrón pesa alrededor de una arroba (11,49 kilogramos), que si se trata de cinco o de siete cargas (de 57 a 80 kilogramos), el traslado requerirá que las alce y las acomode en el coche, para luego direccionarlo hacia el puesto, hacia el punto de descarga.

Todo ese proceso puede realizarse de manera individual. Sin embargo, a medida que aumenta el peso y la cantidad (no necesariamente de manera proporcional, pues bastan dos de las cargas más temidas⁹⁰ para que el peso se “dispare”), la dificultad comienza a surgir y para resolver tal problema se debe apelar a las técnicas corporales de los cocheros, tanto a las matrices (combinadas) como a las propias (puras).

El transporte de cargas pesadas más frecuente en la Feria de Villa Dolores es de seis cargas de papa, cada una con un peso de 103 kilogramos (casi el doble del peso promedio de un cochero), que en total alcanzaría a 618 kilogramos (67% de una tonelada, que pesa 918,8 kilogramos). Trasladar tal peso de un punto a otro requiere que el cochero, en primer lugar, suba la carga al coche, para lo cual deberá acercarlo lo más posible a la carga. Si los bultos están en el suelo, deberá posicionar al coche de frente y, alzando el manubrio, comenzará a inclinarlo hasta alcanzar el ángulo deseado (de 45 a 90 grados). Entonces, utilizando el coche como una pala o como una palanca, sin soltar el manubrio, agarrará la carga y la empujará hacia el coche. De tal manera, no resulta necesario

90 Entre estas se cuentan la carga de camote (150 kilogramos), la *ch'ipa* –en forma de fardo– de acelga (de 150 a 170 kilogramos), la carga de papa (de 103 a 114 kilogramos) y la de zanahoria (de 114 a 126 kilogramos), entre otras.

transportarla sobre la espalda para depositarla en el coche, lo que corresponde a los movimiento “puros” del cochero, los cuales economizan la energía muscular.



Un cochero descargando un costal de papas. (Foto: Julio Cesar Mita.)

Cuando la carga esté dispuesta en un espacio donde no puede realizarse esta técnica, se apelará a la técnica matriz; es decir, se pedirá ayuda a la casera o a algún compañero afiliado que esté cerca o de paso. Si el transportista novato no la sabe, quien venga en su ayuda se la enseñará (alzar la carga y depositarla en el coche). Igualmente, si no sabe cómo acomodarla en el coche, quien lo colabora también lo guiará en dicho trabajo, que es un saber principal y característico de los cocheros.

En el caso de la carga de papa (en *sagaña* de forma cilíndrica), el primer bulto se acomoda en el interior del coche a lo largo, constituyéndose en el primer piso. El segundo piso se construye sobreponiendo otra carga, esta vez a lo ancho, con una esquina apoyada sobre el manubrio, para que su peso no provoque que el coche se vuelque, sino que se mantenga estable. Luego,

se enciman otras dos cargas al segundo piso, a los extremos de la primera carga y sobresalidas (hacia la parte frontal), de manera vertical como la primera carga, creando un hueco entre el bulto vertical y el horizontal. La quinta carga irá en medio de ese hueco, dando fin a la construcción del segundo piso y dando paso al tercero (la última carga), que jugará un papel de estabilizador de los contrapesos, según el pulso del cochero.

Una vez depositada toda la mercadería en el coche, se la debe asegurar amarrándola con una soga o una pita⁹¹ a su alrededor (si es necesario);⁹² para ello, se alza el manubrio y, por tanto, el coche. Durante esa operación, aparece lo que los

91 Las pitas o las sogas que la mayoría de los cocheros manejan están hechas de una goma gruesa (al parecer de cámaras de llantas recicladas). Su longitud varía, pero la regla es que debe extenderse al menos diez metros, para que cumpla su función adecuadamente, pues, muchas veces, las cargas que se suben al coche son altas y la pita debe poder rodear la carga las veces necesarias para seguidamente sujetarla al coche.

92 “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, Freddy, que estaba mirándome, vino [a] ayudarme a cargar de nuevo las cargas, recordándome que el peso siempre [debe ir] adelante. Terminado de subir las cargas, Freddy se fue y yo comencé a llevar [las] [...] en el coche, pero ya con temor de que se me caigan de nuevo. Entonces, quise prestarme cuerda (soga, pita) de Alfredo y del ‘Compadre’, que estaban pasando por ahí. El ‘Compadre’ me decía: ‘Dile a Alfredo’. Pero Alfredo me decía: ‘Mi soga es grande’. Ambos no estaban animados en prestarme, porque también necesitaban su soga. En ese momento, Alfredo y el ‘Compadre’ vinieron donde estaba mi coche y me dijeron: “¡Pero tu carga no es para soga!, ¡está mal acomodada!”. Y me la acomodaron, redistribuyendo mi carga. El ‘Compadre’ me explicó: “Siempre es plano, apostamos [a] que va [a] ir bien... vas a ver, sin novedad vas a llegar” (cuaderno de campo, 17 de noviembre de 2013).

cocheros llaman el “pulso”: el tanteo entre la fuerza del coche-ro y el juego de los contrapesos de la carga, en medio de un diálogo de armonía y de precisión extrema.

Alzar el coche con el manubrio implica verificar si las bolsas fueron cargadas adecuadamente, ya que, sin importar cuán pesadas sean, si el carro no cede, significa que la labor fue bien realizada, que los pesos están bien distribuidos en el coche y a la medida de la fuerza del cochero. La regla básica es que una carga esté apoyada parcialmente sobre la parte delantera del coche, creando así un contrapeso.⁹³ De igual manera, al estar la carga más hacia arriba y menos hacia el manubrio, es más fácil alzar el coche para luego darle el impulso de tracción con el cuerpo hasta el punto de descarga. El saber relacionado con el pulso es tan preciso que incluso jugar demasiado con el contrapeso y posicionar la carga más hacia arriba podría ocasionar que el coche se voltee con los bultos. Esto sucede porque, al llevar el peso hacia arriba, ayuda a no derrochar energía; al alzar el coche e impulsarlo se siente menos la presión, lo que significa menor esfuerzo y menor dolor. Pero, como dije, si esto se exagera, puede ocasionar que el coche se voltee con la carga, teniendo que, a continuación, volver a subir los bultos al móvil, derrochar fuerza y perder tiempo; también perder prestigio, porque la señora podría molestarse al ver que su mercancía cayó al suelo.⁹⁴

93 El contrapeso implica jugar con la misma fuerza de la gravedad que ejerce la Tierra sobre los cuerpos/masa (las cargas) en reposo. Se trata de una coordinación entre la rueda del coche y el mismo coche, y el inicio de un movimiento de sube y baja, produciéndose así un equilibrio beneficioso, guiado e impulsado por la fuerza y por la habilidad del cochero para realizar el movimiento y, por tanto, para proceder con el traslado.

94 De manera contraria a no saber jugar con el contrapeso, está el cargar la mercadería sin técnica (“como sea”), contraproducente al momento de transportar muchas cargas. En la primera ocasión que ejercí como cochero, la acomodé demasiado cerca del manubrio,

Conocer el pulso de uno mismo es vital, porque el cuerpo, en ese momento, es parecido a una máquina: calcula, regula, pone límites o exagera consciente e inconscientemente los esfuerzos. Este es un saber que se aprende con el tiempo o, como dice Marcel Mauss: “el gesto manual se aprende lentamente” (1971: 338). Hasta llegar a reconocerlo, podrían haberse cometido muchos errores, pero al final, al igual que los boxeadores que describe Loïc Wacquant: “es el cuerpo el que regula por sí mismo en última instancia el ritmo y la dirección de los progresos” (2006: 133).⁹⁵

Después de colocar las cargas, la siguiente tarea consiste en trasladarlas hasta el punto de descarga. Para ello, se empuja o se jala el móvil con el cuerpo; el juego de los contrapesos de la carga también aporta al movimiento. Se empuja el coche cuando se lo impulsa con el cuerpo desde el manubrio; es decir, de frente, cuando las cargas permiten ver el horizonte y si el peso también lo permite. Se jala el coche cuando el cuerpo le da la espalda, y se lo agarra con las manos hacia atrás, por el manubrio; esto cuando las cargas puestas 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 llegar el punto de descarga.

rompiendo la regla de “siempre adelante”. Cuando alce el coche, estaba doblemente pesado. Sin la ayuda del “Calibre”, quien me enseñó a acomodar la carga y a jugar con los contrapesos, mi labor hubiera sido extremadamente agotadora e incluso inalcanzable; además, hubiera tenido efecto negativo en mi trabajo, al mermar el resto de mi jornada.

- 95 Es indudable que esto se dará, pero hay un problema paradójico en este principio. Por una parte, si bien es cierto que el mismo cuerpo le pone el límite a su esfuerzo, esto, a corto o a largo plazo, produce un brutal ciclo de auge y de decaimiento de su fuerza. En otras palabras, más allá de que el cuerpo “sepa” sus límites, muchas veces sufre una inercia inevitable de consumo vital de su energía, que no volverá más.

Adicionalmente, para completar el traslado, es importante saberse manejar en el espacio, reconocer y escoger la ruta más apropiada a seguir. Esto implica poner a consideración distintos factores, siendo las más importantes el momento, la condición del camino y la ayuda de la que se dispone.

Con relación al momento y al espacio, dependiendo de la hora, la Feria de Villa Dolores suele estar repleta de actores, lo que provoca que todo el espacio sea disputado y que las rutas principales sean impasables. Los momentos críticos de tal disputa son también aquellos en los que se genera una mayor demanda del servicio del cochero, porque es entonces cuando se necesita que se movilicen las cargas con urgencia y con rapidez. Los usuarios se multiplican; no solo están las caseritas con puestos en la Feria, también aparecen las personas que los buscan para que trasladen sus cargas a los camiones, a los taxis, a los minibuses situados en los alrededores, para luego llevarlas a otras ferias de la ciudad o afuera del departamento de La Paz. De ese modo, los límites de la Feria se expanden y los cocheros se convierten en un engranaje imprescindible para que las mercaderías circulen hasta llegar a su destino.

Resulta contradictorio que cuando más se necesita de los cocheros (en días y en momentos de auge en la Feria), menos se los encuentra. La trancadera, la congestión, se los “come”, los hace desaparecer.⁹⁶ En tales momentos, su escasez también se incrementa debido a las lealtades construidas con determinadas caseras, quienes monopolizan el servicio de los minitransportistas más conocidos, así como estos monopolizan la carga, asegurando de ese modo la demanda y la oferta del servicio.

Por otra parte, también se muestra la tensión entre la soberanía del espacio manejado por el Sindicato y los ambulantes que quieren disputar la bonanza de la Feria. Las caseritas (las

96 La trancadera resulta perjudicial en términos de ingreso económico, porque mientras más se tarda en trasladar la mercadería, menos ingreso se obtiene. Aun así, los momentos y los días de auge en la Feria son, por excelencia, los martes y los viernes (cuando se gana más); es cuando el tiempo es literalmente oro.

usuarias) son las que muestran y refuerzan la fragilidad y la fortaleza de la organización en el monopolio del territorio, puesto que, de no encontrar a algún afiliado disponible, recurren a cualquiera que quiera prestarles el servicio, aunque siempre preferirán a alguien del Sindicato porque esa vinculación les da la confianza y la seguridad de que su mercadería no se perderá.

Durante esas horas de tumulto, las caseras no tienen tiempo, ya que deben acopiar la mejor y la mayor mercadería posible, por lo que envían a los minitransportistas solos con la carga. De perderse, ellas, habiendo mirado con anticipación el número de la placa del coche, sabrán a quién reclamar y dónde hacerlo. La organización, en ese sentido, otorga garantías al usuario, lo que muchas veces no ocurre con un ambulante.



Un cochero atrapado en una trancadera. (Foto: Julio Cesar Mita.)

Con esa acción, las caseritas deslegitiman y cuestionan estratégicamente el monopolio del territorio manejado por la organización, diciendo a sus afiliados: “Si ustedes no quieren trabajar, dejen que otros trabajen”. También actualizan sus relaciones de

poder con los cocheros, lo cual repercute en su influencia en la estructuración ética y en el modo de trabajo de los minitranportistas, traducida en una serie de frases dirigidas a ellos: “No se debe negar o escoger las cargas”, “Debe abastecer la demanda de cocheros”, “Se debe cuidar la carga” (que no sufra daño), “Se debe completar todo el traslado” (no abandonar la carga a la mitad de la ruta), “Se debe tratar con respeto a las caseritas” (saludarlas y mantener una relación educada de trabajo). Indirectamente, también influyen en los precios del transporte.

En horas de la madrugada (de 3:00 a 6:00), las rutas están expeditas. Sin mucha dificultad, se puede transitar con el coche y con la carga hasta el punto de descarga, eligiendo la mejor ruta (la más directa), economizando tiempo y esfuerzo. Al contrario, en horas pico, cuando convergen todos los actores en la Feria (aproximadamente de 6:00 a 13:00), se debe optar por las rutas alternas, tratando así de escapar de las trancaderas. Si bien mediante esa huida se gana tiempo, también se pierde energía. Además, muchas veces, incluso ese camino conduce al inicio del embotellamiento, de manera que solo queda presionar al camión (o al otro vehículo que está adelante) para que dé paso o meterse con el coche por cualquier ruta por donde se pueda pasar. La habilidad del cochero para atravesar el caos depende de si sabe medir o no la senda que pretende atravesar. Incluso a veces esa habilidad falla, produciéndose, en consecuencia, problemas con los camiones, los taxistas y los usuarios, porque se causan raspones o choques, se aplasta la mercadería o se atropella a otros cocheros o a los compradores que asisten a la Feria.

Tomar una ruta también implica conocer el estado material del camino. Preferentemente, se escogen aquellos adoquinados o asfaltados, porque el coche se mueve con menos esfuerzo.⁹⁷ Asimismo, implica una cuestión de suerte, en tanto

97 Antiguamente, se elegía ir por rutas de herradura, porque así se ganaba tiempo y se esquivaba la trancadera. Ir por esos caminos pedregosos o con baches provocaba un sobreesfuerzo al empujar o al jalar el coche, sin mencionar la gran probabilidad de voltearse con la carga o quedarse varado en un bache. En definitiva, se elegía la

que el camino de la Feria presenta subidas y bajadas. Si el contratante va de bajada, se tendrá la suerte de gastar menos energía, aunque también se estará más expuesto a chocar con aquello que se tenga en frente, porque se debe frenar con el cuerpo y, como la masa con el movimiento gana fuerza, muchas veces no se logra detener el coche a tiempo. El aminoramiento del gasto de fuerza también depende de si se cuenta o no con la ayuda del contratante; es decir, si el cliente está dispuesto a empujar el coche junto con el cochero.

Otra situación que se presenta al transitar la ruta es que algunas caseras se acercan al cochero y le preguntan por dónde está yendo. Esto ocurre porque dos o tres señoras pueden contratar a un mismo transportista manual para trasladar la mercadería a un punto de descarga, debido a que sus puestos son cercanos uno de otro. Si la ruta elegida pasa o es cercana al punto de descarga de la segunda casera, el cochero puede (analizando previamente su capacidad física y la de su coche)⁹⁸ realizar el trabajo, si desea ganar un poco más de dinero, aprovechando la ruta de paso.

ruta de herradura si el cochero estaba dispuesto a correr ese riesgo. En la actualidad, toda la Feria de Villa Dolores está adoquinada o asfaltada, y solo los baches son los que podrían producir que el coche se vuelque.

- 98 Aprovechar la ruta de paso o simplemente llevar muchas cargas está en relación con la capacidad física de cada cochero y con la capacidad de su vehículo. La primera tiene que ver con la carga. Así, los jóvenes que ingresan al Sindicato van adquiriendo un capital corporal (los de constitución delgada ganan físico y se vuelven más corpulentos o se convierten en “máquinas” duras) que los ayuda a resistir y a llevar más cargas, aprovechando todas las que se les ofrece. La manera cotidiana de expresión del capital corporal de los cocheros está en “tener físico”, como también en las preguntas hechas con ironía: “¿tienes físico?” o “¿con qué físico?”. Su cuerpo se va moldeando centímetro a centímetro, se convierte en una máquina, con sus dilemas a largo o a corto plazo. Respecto a la capacidad de carga del coche, cuando entrevistaba a los que son más versados en

Una vez en el destino, la última tarea del cochero consiste en bajar la carga del coche y acomodarla donde el usuario pida. Para llevarla a cabo, se deben respetar los principios básicos: acercarse lo más posible al sitio de descarga, lo que muchas veces resulta imposible y conlleva, una vez más, a la disputa del espacio, ya que los camiones, los taxis y otros móviles impiden el acercamiento, por lo que el cochero no tiene otra alternativa que desembarcar lejos de su destino, gastando más energía física en el proceso. Finalmente, debe bajar la carga del coche, poniéndola sobre su espalda.

El desembarque de la mercadería está dividido en una serie de pasos. En primer lugar, el cochero debe acercarse a su coche y tomar la carga ubicada en la cima de la pila de bultos. Luego, deslizando las manos hacia la parte superior del bulto, debe empujarlo hasta que quede casi parado verticalmente. Después, debe dar un giro veloz y quedar de espaldas a la carga, y ágilmente situar ambas manos sobre la parte superior de la misma, de forma que, con un empujón, pueda llevar el bulto sobre su espalda. Por último, debe transportárlas a su destino.

Trasladar la carga también implica saber dónde está ubicado y cuáles son las características del punto de descarga. Dicha información se conoce cuando se acepta el trabajo, acción notablemente impulsada por la paga y por otros factores. Ahora bien, aunque es indudable que el principal estímulo para aceptar el pedido es la cuantía del pago, existen otras motivaciones que no responden al orden económico. Muchas veces, se pactan lealtades tácitas con las caseras, que llegan a convertirse en incentivos más fuertes que el monto a recibir. Las lealtades creadas hacen del trabajo un deber, una especie

manejar muchas y pesadas cargas, me decían que sus coches no son normales. Por ejemplo, el de Alfredo, que maneja cargas pesadas, tiene una llanta llena de rodamientos (cada llanta tiene de cuatro a seis rodamientos, mientras que un coche normal lleva solo dos), porque son estos los que trabajan con la carga pesada y los que se arruinan primero; además, la estructura de su coche (chasis) viene reforzada y es más pesada.

de “cumplir con la tarea encomendada para no quedar mal ante la casera”, para que ella vea que el cochero que eligió no es irresponsable; en ese ámbito, se pone en juego un prestigio individual y colectivo. Para la casera, dicho lazo representa tener a un minittransportista a la mano, pudiendo llamarlo por celular en cualquier momento.

Los puntos de descarga (y de carga, en algunos casos) están localizados en distintos lugares de la Feria. Algunos son más rentables que otros porque presuponen un esfuerzo mayor o menor para los cocheros. Esos puntos están “sectorizados” por jóvenes o adultos que pueden y saben cómo lidiar con la carga pesada.

Descargar la carga en el piso o en un puesto o agencia no es lo mismo que depositarla en un camión. Pasar la mercadería del coche al camión implica: llevar a cuestas un peso de, por ejemplo, 103 kilogramos (carga de papa) y caminar por una tabla que tiembla cuando se la pisa, haciendo malabarismos para evitar que el bulto caiga (o que uno se tropiece). Dicha labor ocurre con la descarga de la mercadería que se transporta a las localidades de Patacamaya o de Achacachi (departamento de La Paz), los martes y los viernes, cuando llegan camiones a la Feria y se estacionan en las calles 8 y 9, donde se deposita toda especie de cargas (en su mayoría de papa y de cebolla), que luego son trasladadas a cualquiera de los dos destinos mencionados. En ese caso, el esfuerzo y la pericia que se requieren del transportista manual son mayores, pero la paga compensa el trabajo: aproximadamente de siete a nueve bolivianos por carga.

Un último paso del proceso de transporte que realiza el cochero consiste en arrobar (arquear) las cargas, acomodarlas (ordenarlas) una sobre otra y/o al lado de otra, donde el usuario o el contratante indique. Se arroba la carga apilándola y “trenzándola” para que ninguna caiga, dándole estabilidad.

En el caso de la descarga de bultos de papa, el cochero exhibe una técnica pura cuando, ya en el punto de destino y tras haber descargado toda las cargas menos una, debe alzarla sobre su espalda. Al quedar una última carga de papa en el coche, ya no existe la altura necesaria para que el cochero pueda cargarla sobre su espalda. Ya casi sin peso, el coche se reclina por

inerencia y la última carga está a la misma altura que el suelo. Por consiguiente, el cochero, para completar el transporte, debe utilizar el vehículo como si se tratase de una palanca. Primero agarra el manubrio y empuja hacia adelante para reclinar el bulto. Luego, un segundo cochero acude al lugar y se ubica frente a la carga, de forma que el primer cochero, empujando suavemente el manubrio hacia adelante, pueda impulsarla hacia el segundo, quien la sostiene con ambas manos, para evitar que caiga al suelo. Posteriormente, estando ya el coche libre de peso, el primer cochero empuja el manubrio hacia abajo, de modo que la carga “salte” por la propia fuerza que ejerce el borde del coche en su parte inferior; dicho impulso le permite al segundo cochero empujar el bulto hacia su espalda. Los cocheros llaman a esta técnica “pulsear” y, como ya describí, consiste en buscar ayuda de un compañero para activar una serie de pulsos que, al final, le permitirán completar su tarea: depositar y acomodar la mercadería en el camión.

4.6. LOS CICLOS ECONÓMICOS Y LA GESTIÓN DE LA FUERZA CORPORAL

En las frases de Alfredo (“¿Acaso mi cuerpo tiene repuesto en la Feria 16 de Julio?”)⁹⁹ y de Carlos (“Te dicen: ‘acaso vos gastas en gasolina”)¹⁰⁰ se evidencia el verdadero significado de lo que implica desempeñarse como transportista manual. Para realizar su trabajo, ellos, más allá de las técnicas eficaces que aminoran su desgaste físico, hacen un gran uso de su cuerpo, llegando un momento en el que la dureza de su labor repercute en la totalidad de la gestión de su fuerza.

Los minitransportistas, literalmente, “dejan su ser” en la Feria; es decir, su sudor, su sangre, sus huesos, su carne y su fuerza, todo aquello que jamás recuperarán. Esto rompe el burdo estereotipo de verlos como sobrehumanos, como animales de carga perfectamente habituados a su labor. Al parecer,

99 Cuaderno de campo, 20 de febrero de 2014.

100 Cuaderno de campo, 28 de febrero de 2014.

contradictoriamente, también sus cuerpos son “máquinas” que tienen físico (capacidad de resistencia), que obtienen y producen colectiva e individualmente técnicas corporales y capital corporal/físico que los ayuda a soportar la dureza de su trabajo. Esto significa que son capaces de tolerar pesos mayores a sí mismos. Sin embargo, esta “máquina” –y es ahí donde no hay contradicción– tiene un ciclo en la economía y en la gestión de fuerza muy distinta a todo el transporte.

Los transportistas manuales no utilizan energía de combustibles fósiles u otras, ya que sus coches no tienen motores. Por esa razón, hacen uso de su cuerpo como principal fuente de energía para ejecutar el traslado de las mercaderías. La energía que consumen para el traslado a través de sus cuerpos no es renovable, llegando a un punto en que esta se va para no volver jamás; tal situación es expresada por los cocheros con la frase cotidiana “no hay físico”. Es justo pensar que en el sector del transporte manual, y en el transporte precapitalista en general, esa sea su principal característica, lo cual, en términos de competencia y de vigencia, significa su fortaleza y su vulnerabilidad.

Muchas veces, las caseras tratan de regatear la tarifa del traslado, aludiendo a que los cocheros no gastan en combustible como lo hacen los taxistas u otros, cuando se sabe muy bien que el cochero es el único eficaz y capaz de completar todas las fases del transporte de mercaderías en la Feria de Villa Dolores, desde cargarlas al coche, llevarlas en el móvil (representando su tamaño un beneficio al momento de circular por la Feria), arrojarla en el puesto, etcétera. Esto hace que ese transportista manual tenga una ventaja respecto a los transportistas motorizados (por ejemplo, los taxistas), aunque, al mismo tiempo, sea propenso a descapitalizar su energía física.

El ciclo de la fuerza de cada minitranportista depende y está en relación con la etapa de su ciclo vital en la que explota más su energía. Lo que frecuentemente ocurre en el Sindicato es que los cocheros jóvenes explotan más su energía física en las primeras etapas de su incursión como transportistas manuales, logrando capital económico para comprarse autos y convertirse

en transportistas motorizados, para incursionar en otros trabajos (como el comercio), como también en el desarrollo de sus otros objetivos de vida.

Existen distintas maneras en las que los transportistas manuales del Sindicato de minittransportistas de Villa Dolores explotan su energía física. No obstante, todos, llegado el momento, descapitalizarán su fuerza y el desarrollo de su trabajo será distinto al de cualquier otro transportista. Es decir, su fuerza física irá disminuyendo, lo que repercutirá en la intensidad y en la jornada laboral, así como en su ingreso económico.

5

Un refugio laboral: aspectos económicos, laborales y socioculturales del Sindicato

*Muchos jóvenes dicen:
“¡Ah!, ¡yo mañana ya estoy traspasando!”*¹⁰¹

*¡No me quieren para nada. Ni para hacer adobes
me quieren! Me dicen: “Vos ya estás viejo”.*¹⁰²

En su dinámica, el mercado de trabajo local urbano¹⁰³ muestra una tendencia prevalecte hacia el aumento de la fuerza laboral en el sector informal; privilegia al sector terciario, dejando atrás la vigencia del típico empleo asalariado en el proceso de producción

101 Cuaderno de campo, 19 de junio de 2009.

102 Antonio, entrevista, 3 de abril de 2013.

103 Como señalan Bruno Rojas y Germán Guaygua, no se debe perder de vista el vínculo entre el mercado de trabajo local y la economía capitalista (a su vez, relacionada con la economía globalizada), ni su interacción con el conjunto del sistema económico. En tal sentido, es necesario comprender el mercado de trabajo no solo como un espacio de competencia entre la oferta y la demanda de la fuerza de trabajo, sino también desde su equilibrio (o desequilibrio) en su interconexión con los mercados que componen la economía capitalista, esto bajo una perspectiva economista y cuantitativa. Tampoco se lo debe enfocar desde el polo sociológico, basado en la comprensión de los procesos de relaciones y de prácticas sociales que acentúan su análisis desde los aspectos segregativos (el género, la etnia, etcétera), las redes sociales o las instituciones, pues tratan marginalmente o simplemente desconocen el aspecto económico en la construcción del mercado de trabajo (2001: 2).

industrial, promoviendo la “aparición de nuevas figuras laborales” (Rojas y Guaygua, 2001). De ese modo, 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” (*ibid.*: 3).

Desde esa perspectiva, intenté plasmar el microcosmos laboral del transporte manual. Hasta aquí, revisé el singular modo de los minitransportistas para poner en marcha la circulación de mercadería en la Feria de Villa Dolores, en El Alto. Ahora, desarrollo cómo se gestiona su trabajo y cómo se articulan al mercado laboral a partir de su afiliación a la organización sindical.

Como vimos en capítulos anteriores, el Sindicato es el bastión principal para la conservación del autoempleo. Sin embargo, para comprender su verdadera relevancia en la dinámica laboral, es necesario entender la noción de ‘refugio laboral’, a partir de una división en dos conjuntos: el primero relacionado con la llegada, la inserción, el inicio y la conservación del empleo; y el segundo que comprende las “razonabilidades móviles” (combinar el trabajo de cochero con otras actividades o con una ocupación paralela) y las “razonabilidades estáticas” (trabajar en el Sindicato se constituye en la única ocupación). El estudio del primer conjunto aporta al análisis del Sindicato en tanto refugio laboral, al describir el singular proceso de producción del transporte manual (véase el capítulo 4, donde describo las fases de la llegada: inserción, inicio, conservación, etcétera). Para estudiar el segundo conjunto, en este capítulo analizo aspectos empíricos y someros a partir del estudio de los datos recogidos por medio de encuestas y de una revisión del archivo del Sindicato, para develar qué se entiende específicamente cuando se habla de refugio laboral.

La información que presento es el producto de una revisión de los archivos (llamados kárdex) que los nuevos integrantes de la organización dejan en la oficina al momento de ingresar.¹⁰⁴ Logré revisar, recuperar y obtener (pues no estaban

104 Alrededor de octubre de 2013, ocurrió algo importante respecto a la documentación de los afiliados al Sindicato. Por iniciativa del directorio de turno, se pidió a los integrantes renovar sus *files*,

sistematizados en una base de datos informatizada o digitalizada) 106 *files*, de los cuales extraje solo la información principal. Al respecto, hasta mayo del 2014, según el Sindicato, el universo de afiliados que abarca el área de trabajo de la zona de Villa Dolores, en la modalidad de cocheros, era de 200, cuyos códigos municipales (placas) están enumerados correlativamente, presentando seis puestos vacantes. Por tal razón,

puesto que en muchos casos no estaban en las carpetas de archivo y la información sobre los afiliados no estaba actualizada. Sobre el tema, el afiliado Edwin decía: “Si a alguien le pasa algo, no sabemos ni dónde vive, y hay algunos que ni siquiera existen... Por eso es importante que tengamos nuestros *files* todos” (cuaderno de campo, 3 de septiembre de 2013). Para cumplir el mandato, los minitransportistas debían adjuntar ciertos documentos: dos fotocopias de la cédula de identidad (iniciativa del “Compadrito”, quien propuso pedir las para que una pudiese ser enviada a la Dirección de Tráfico y Vialidad, para el trámite de la tarjeta de operación, proceso desarrollado en el capítulo 3), un croquis del domicilio y una copia original del certificado de nacimiento de los hijos (en caso de tenerlos). La información que consideré para esta investigación y, por tanto, los datos que recuperé en este capítulo solo abarcan la documentación disponible antes del proceso de renovación impulsado por el directorio (realicé la construcción de mi base de datos desde abril hasta julio de 2013). Cabe señalar que el directorio de entonces, con el apoyo de sus bases, me otorgó el permiso para realizar la revisión y la recopilación. A pesar de que posteriormente intenté revisar la nueva documentación, esto no fue posible, debido a la negativa y al “aletargamiento” de la nueva directiva para permitirme ejecutar tal tarea; argüían que dicha información era interna y que por ello no podía tener acceso. No obstante, cotejé la información recabada con las nuevas listas que el directorio manejaba hasta mayo del 2014. En otras palabras, los datos que presento son de los afiliados activos, con plena vigencia de sus datos obtenidos a partir de sus carpetas; en algunos casos, cuando no pude obtener la información desde las carpetas, subsané la falencia mediante una encuesta.

estrictamente hablando, el Sindicato albergaba a 194 afiliados, con una tendencia a alcanzar los 200.

En ese contexto, la mayoría de las tablas de este capítulo abarcan la siguiente cobertura: de abril del 2013 a mayo del 2014, seis registros perdidos (3%), 88 afiliados cuyos datos no fueron obtenidos y a quienes no se realizó la encuesta (44%), y 106 afiliados de quienes sí se obtuvo información y que, además, fueron encuestados (53%), sumando en total 200 afiliados al Sindicato. Dicha cobertura considera, además, seis datos generales: edad, lugar de nacimiento, profesión/ocupación, domicilio, antigüedad y sexo.

5.1. LOS ÍNDICES DE EDAD DE LOS COCHEROS

La tabla 8 evidencia la dinámica del Sindicato respecto a la edad de sus afiliados, que acoge a personas de distintas edades como su población laboral. No hace mucho, tras la muerte de un afiliado (Edgar Miranda), el puesto fue suplido por el hijo del fallecido,¹⁰⁵ de 14 años de edad. Algo parecido sucedió con “Sas” (un afiliado activo), cuyo hijo ingresó como escalera a los 12 años, aunque la organización mostró cierta reticencia, ya que los afiliados indicaban que los “niños no deberían trabajar”. En los hechos, sin embargo, pesan más la evaluación de la necesidad del individuo¹⁰⁶ y

105 Siendo el hijo mayor de Edgar, tuvo que aceptar el puesto. La esposa no podía suplirlo porque tenía que vender comida en su puesto (más adelante veremos un caso particular en el que tras la muerte del afiliado el reemplazo fue la esposa). Aunque en sus primeras incursiones como cochero el joven iba acompañado por su madre, e incluso por alguna de sus hermanas, para que lo ayudaran, luego pudo habituarse hábilmente al trabajo y, ahora, como él me comentó: “A veces, me gano hasta cien bolivianos los lunes [...]. [Llevo] todo el dinero para dárselo a mi mamá” (cuaderno de campo, 29 de enero de 2014).

106 Abdón, el “Pato”, es un afiliado supernumerario, conocido por la cofradía cochera. Todos lo saludan al verlo porque, aparte de

su capital social para ser acogido. Está claro que la organización agrupa a una población en edad de trabajar (mayores a 10 años) en una población económicamente activa (mayores a 10 años ocupados y desocupados). Sobre el tema, llama la atención que el grueso de la población afiliada al Sindicato tenga edades comprendidas entre los 32 y los 69 años (80,2%).

Tabla 8: Edad de los afiliados al Sindicato, 2014

Edad	Número de afiliados	Porcentaje
De 17 a 29 años	13	12,3
De 32 a 49 años	37	34,9
De 50 a 69 años	48	45,3
De 71 a 82 años	8	7,5
Total	106	100,0

Fuente: Elaboración propia.

Por otra parte, podría parcialmente decirse que la población de cocheros tiene un matiz de trabajo para los adultos y los adultos mayores: les abre un espacio que el mercado laboral competitivo va desechando paulatinamente, a medida que dejan de

mostrar una aparente ingenuidad que provoca que te acerques a él, siempre está sonriendo. Aunque no puede hablar (es mudo) sabe como hacerse entender bien. A veces, anda botando cosas por aquí y por allá, porque a ratos es muy “jodido” y no falta quien se aproveche de su “buena onda”. Ingresó al Sindicato gracias a la ayuda de un familiar. Fue admitido a pesar de no tener el dinero para pagar su entrada y, aunque entonces no había el número ni la placa que ahora posee (Código Municipal N.º 200), lo aceptaron por su especial condición (su discapacidad parcial). Recuerdo que una vez le mencioné a Roger: “Yo quiero entrar al Sindicato como supernumerario, como el ‘Pato’”. Él, puteándome, me dijo, con cariño como siempre: “¿Acaso vos estás mal de algo para entrar como supernumerario?” (cuaderno de campo, 8 de octubre de 2013).

ser “apetecibles” debido a su fuerza física en decaimiento. De acuerdo con la tabla 8, entre los 50 y los 69 años se concentra la mayor parte de la población de cocheros. En concordancia con ese dato, en distintas entrevistas a personas mayores, pude notar que si bien ser cochero es una labor que requiere de fuerza física, la carencia de ella puede subsanarse con el ritmo laboral que se elija y mediante la aplicación de las técnicas ya descritas. Es de ese modo que quienes han sido paulatinamente “desechados” por un mercado de trabajo competitivo pueden encontrar en el transporte manual el cobijo que necesitan. Como me contó Antonio (64 años): “¡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” (3 de abril de 2013). Son varios los relatos como los siguientes:

Don Eduardo, de 57 años, cuenta que trabajó como albañil como 20 años, pero tras caer de un andamio se lastimó sus pies y desde entonces tenía miedo de realizar ascensos. Y como un maestro tiene que estar siempre arriba (en la construcción), él ya no podía trabajar en eso. “También estoy mal del ojo”, dice, mostrándome las gafas cafés que siempre utiliza.¹⁰⁷

Don Vitaliano, de 53 años, trabajaba conduciendo un camión que iba a distintas provincias, hasta que tuvo un accidente y se lastimó la mano.¹⁰⁸

Paulino, de 63 años, trabajó como panadero como 20 años, oficio que requiere ¡agilidad!, “porque todo está bajo tiempo; si algo falla, si no está hecho a su tiempo, todo 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 que es debido a su edad. Ya no tenía la agilidad que, según él, era necesaria para dicha actividad. Por todo ello, entró al Sindicato

107 Cuaderno de campo, 3 de septiembre de 2013.

108 Cuaderno de campo, 5 de septiembre de 2013.

y, como él dice: “Este trabajo no necesita de mucha fuerza”; quiere decir que es acorde a sus condiciones actuales.¹⁰⁹

Fernando, de 49 años, trabajó como albañil por 20 años. Cuenta que era maestro y que entonces ganaba mejor que ahora, pero como ese trabajo requiere de más fuerza y tino (ya que ellos deben estar en las construcciones), no pudo seguir.¹¹⁰

Ahora bien, si acoger a personas mayores era una tendencia predominante en el Sindicato, en segundo lugar estaba el amplio grupo de personas, “jóvenes a maduras”. Según la tabla 8, el 2014, los afiliados de 17 a 49 años sumaban el 47,2%, estando a solo cinco puntos de diferencia del porcentaje de afiliados mayores de 50 a 82 años (52,8%). Esos datos muestran una supuesta predisposición en el Sindicato a permitir el ingreso mayormente a una población joven. Sin entrar en mucho detalle, en el anexo 4 se puede notar que el 2007 ingresaron 15 personas de entre 17 y 58 años, representado el porcentaje más alto (14,2% de 106), mientras que el 2013 ingresaron seis personas de entre 17 y 49 años, y ninguna mayor a 49 años.

Para tener una mejor comprensión de ese panorama, debemos relacionarlo con la frecuencia de traspasos; es decir, con la cantidad de afiliados que deja el Sindicato cada año. Revisando el registro del directorio 2013-2014, en esa gestión ingresaron 14 personas (de ellas, una era de 21 años y otra de 34) y salieron 4 (de 17, 39, 54 y 57 años, respectivamente). Si bien los retiros del Sindicato comprenden a personas de distintas edades, con estos últimos datos pude corroborar que existe una marcada tendencia a que los ingresos sean de personas jóvenes (véase el anexo 4). Sin embargo, en ese grupo hay una fuerte concepción del trabajo de transportista manual como transitorio, por lo que son los más propensos a realizar un traspaso, en comparación con los mayores, que conforman la mayor parte de la población estable.

109 Cuaderno de campo, 3 de septiembre de 2013.

110 Cuaderno de campo, 4 de septiembre de 2013.

5.2. LOS HORIZONTES DE LA TRAYECTORIA LABORAL

Los cocheros afiliados al Sindicato tienen trayectorias laborales de distinta naturaleza. Un cochero pudo haber escalado desde el puesto de estibador hasta llegar a ser cochero o haber pasado de trabajar como campesino a minittransportista (Villegas, 2012), pero ese no es un patrón que se cumpla estrictamente.

En la siguiente tabla, se puede observar que la mayoría de los cocheros del Sindicato tiene como ocupación o profesión principal la de estudiante. Asimismo, los datos nos muestran las otras ocupaciones y las trayectorias tan variadas de los afiliados.

Tabla 9: Profesión u ocupación de los afiliados al Sindicato, 2014

Número	Profesión u ocupación	Número de afiliados	Porcentaje
1	Estudiante	20	18,9
2	Empleado	14	13,2
3	Albañil	13	12,3
4	Agricultor	12	11,3
5	Comerciante	10	9,4
6	Chofer	5	4,7
7	Sastre	4	3,8
8	Músico	3	2,8
9	Panadero	3	2,8
10	Artesano	2	1,9
11	Carpintero	2	1,9
12	Mecánico	2	1,9
13	Obrero	2	1,9
14	Minero	1	0,9
15	Peluquero	1	0,9
16	Zapatero	1	0,9
17	Sin respuesta	11	10,4
Total		106	100,0

Fuente: Elaboración propia.

La historia de la vida laboral de los cocheros deja de lado algunas etiquetas que se daban a un sector de los transportistas manuales, al querer determinar su procedencia laboral (si es que tal cosa existió alguna vez). Para comprender mejor lo anterior, en el caso de los cocheros, cruzando las variables profesión/ocupación y edad (véase el anexo 5), se distingue una proporción que agrupa como estudiantes a la mayor cantidad de afiliados jóvenes (20 personas de 17 a 41 años; es decir, el 18,2%). No obstante, se debe considerar que aunque las personas mayores a 25, 30 o 35 años figuran como estudiantes, se trata de datos que hacen referencia a su año de ingreso al Sindicato, siendo muy probable que en la actualidad esa ya no sea su actividad paralela. En otras palabras, si uno de esos minittransportistas mayor a 35 años indicó al momento de ingresar que era estudiante, es posible que dejara de serlo hace tiempo.

Un dato revelador que se hace explícito es que si bien se consideraba al transportista manual como un migrante rural y como un campesino, aquellos que corresponden con esa descripción solo representan el cuarto lugar en la trayectoria laboral de los cocheros (el segundo lugar lo ocupan los empleados de 33 a 71 años, el tercer lugar los albañiles de 32 a 64 años y el cuarto lugar los agricultores de 47 a 74 años), siendo el grupo que abarca el rango de edad más alto.

Al parecer, desde 1988 hasta el 2013, en el Sindicato estaban marcados dos polos: en su mayoría, los recién ingresados eran jóvenes y se desempeñaban como estudiantes; y los de mayor edad declaraban ser agricultores, sector que en la actualidad ingresa con menor frecuencia. Para dar cuenta de esto, al cruzar las variables profesión/ocupación y año de ingreso/antigüedad (véase el anexo 5), la nueva disposición muestra que quienes ingresaron entre 1999 y el 2013 eran estudiantes, ocupando el primer lugar con 16 personas; en segundo lugar, de 1995 al 2009, están los albañiles (13); en tercer lugar, de 1996 al 2008, los empleados (11); en cuarto lugar, del 2000 al 2009, los comerciantes (10); y en quinto lugar, de 1988 al 2007, los agricultores (9).

Realizando tres cortes temporales para establecer tres periodos de ingreso tenemos: un primer periodo que comprende los años finales de la década de 1980 (1988-1999), un segundo periodo que abarca desde el 2000 hasta el 2007 y un tercer corte que va desde el 2007 hasta el 2013. Respectivamente, según el periodo, aparecen tres, seis y cero casos de ingresos con la ocupación de agricultores. En dirección contraria van los datos de quienes ingresaron al Sindicato desempeñándose en las demás ocupaciones, siendo esto más que claro con los minittransportistas que declararon ser estudiantes: un caso en el primer periodo, ocho en el segundo y siete en el tercero. Con ello, se deja atrás la idea de que exclusivamente los agricultores (los campesinos) son transportistas manuales, lo cual pudo haber sucedido en una época anterior, pero ya no corresponde a la dinámica actual.

Las tablas 10, 11 y 12 fueron elaboradas a partir de 39 entrevistas realizadas en el periodo agosto-noviembre de 2013. Mediante ellas, indagué netamente los aspectos laborales sobre la hipótesis referida a que el transporte manual es un trabajo complementario (una actividad paralela), según la condición de los casos. En ese sentido, formar parte de este sector implicaría también saber moverse en el juego, bajo la nueva estructura del mercado laboral y sus subcampos, dotándoles de nuevos sentidos, nuevas razonabilidades (Escóbar y Guaygua, 2008; Bourdieu 1997).

Tabla 10: Ocupaciones paralelas de los afiliados al Sindicato, 2013
(En porcentajes)

Ocupación actual	Número de afiliados	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

Continúa en la siguiente página

Ocupación actual	Número de afiliados	Porcentaje
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-limonero	1	2,6
Cochero-mecánico	1	2,6
Sin respuesta	1	2,6
Total	39	100,0

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 11: Afiliados al Sindicato con una o dos ocupaciones, 2013

Situación actual	Número de afiliados	Porcentaje
Sin ocupación o actividad paralela	21	53,8
Con ocupación o actividad paralela	17	43,8
Sin respuesta	1	2,6
Total	39	100,0

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 12: Ocupación principal de los afiliados al Sindicato, 2013

¿A cuál de sus dos ocupaciones se dedica más?	Número de afiliados	Porcentaje
Cochero	31	79,5
Otra ocupación	7	17,9
Sin respuesta	1	2,6
Total	39	100,0

Fuente: Elaboración propia.

Las tres tablas anteriores permiten corroborar la afirmación de que el desempeñarse como cochero es preferir ser un transportista manual, dedicándose más a dicha actividad que

a las otras. Lo interesante aquí son los trabajos de manera paralela a la ocupación de cochero; es decir, un cochero puede combinar su trabajo siendo al mismo tiempo albañil, chofer, agricultor, costurero, secretario, comerciante, etcétera.

Otra situación peculiar que sucede en el transporte manual es que cierto porcentaje de la población de cocheros también trabaja como estibadora (véase la tabla 13), lo cual expone una dualidad en la estructuración laboral (Guiddens, 2001). En efecto, algunos prefieren desempeñarse como estibadores porque ese trabajo les resulta tan rentable como su otra ocupación (cocheros) y, también, porque les da la oportunidad de tener horarios laborales convenientes que comienzan en la noche y terminan en la madrugada (o se alargan hasta el día siguiente y por la tarde). Incluso, parte de ellos prefiere estibar porque se logran más ingresos económicos, aunque los horarios laborales sean más extensos y la explotación física sea mayor. Es preciso considerar que hay momentos en la Feria en los que se necesita expresamente a los estibadores, por lo que un cochero puede, sin mucho problema, trabajar en esa otra modalidad, moviéndose de una a otra según la necesidad. Sin embargo, también se debe considerar que esa movilidad está condicionada al ingreso a los subgrupos del Sindicato, los cuales operan micromonopolizando sectores.

Tabla 13: Población de cocheros que trabajan o no como estibadores, 2013

¿Trabaja como estibador?	Número de afiliados	Porcentaje
Sí	6	15,4
No	1	2,6
A veces	1	2,6
Sin respuesta	31	79,5
Total	39	100,0

Fuente: Elaboración propia.

¿Cuál es la razón y qué posibilita esa flexibilidad ocupacional? Por una parte, la marcación de la trayectoria laboral de cada cochero, que hace que cada uno, recurriendo a su propio bagaje laboral, pueda seguir desempeñándose en otras labores. *Habitus* campesino, diría Helmer Villegas (2012), pero lo correcto sería pensar que existe una especie de *habitus* de emprendimiento laboral, a partir de la experiencia de cada actor social. Por otra parte, existen otras combinaciones motivacionales y disponibilidades que, a la hora del análisis, resultan difíciles de comprender. No obstante, se intenta identificarlas e interpretarlas.

5.3. LAS PERSPECTIVAS LABORALES SEGÚN LA EDAD

En distintas conversaciones con los cocheros jóvenes y adultos que están en la plenitud de su fuerza de trabajo, ellos me relataron que tenían otras ocupaciones aparte del transporte manual. Muchas veces, el horizonte laboral de los afiliados jóvenes que trabajan en la Feria de Villa Dolores engloba acciones contrapuestas, en cierta medida, a la de los mayores. Es el caso de los llamados “kamaneadores”.¹¹¹ La mayoría de los minittransportistas jóvenes (y los maduros)¹¹² transporta un gran número de cargas durante su jornada de trabajo, con el fin de acumular un capital económico. Sin embargo, desempeñarse de este modo tiene dos connotaciones dentro del Sindicato: el kamaneador, por una parte, puede obtener prestigio por su capacidad de manejo de la carga y por cómo explota mejor su jornada; por otra, su comportamiento puede ser visto de mala manera porque podría ser considerado como ambicioso o acaparador de trabajo y de formar monopolios en los espacios

111 Término propio de la jerga de los transportistas. Significa “recoger el mayor número de cargas posible” o, en el contexto del transporte público motorizado, “recoger el mayor número de pasajeros” (Alemán, 2008: 186).

112 Entre jóvenes y adultos.

laborales internos.¹¹³ Así mientras los minittransportistas jóvenes y maduros combinan su trabajo de cocheros con otras labores, los mayores solo se dedican a ser cocheros.

Tabla 14: Ocupación principal de los cocheros, según la edad, 2013

Edad	Cochero	Otra actividad	Sin respuesta	Total
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
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

Continúa en la siguiente página

113 También se utiliza el adjetivo ‘hambre’ para señalar a quien trabaja ambiciosamente todo el tiempo.

Edad	Cochero	Otra actividad	Sin respuesta	Total
68	1	0	0	1
71	1	0	0	1
73	1	0	1	2
Total de 17 a 49 años	14	7	0	21
Total de 50 a 73 años	17	0	0	17
Total general	31	7	1	39

Fuente: Elaboración propia.

El trabajo como transportista manual es una actividad de entrada al mercado laboral urbano (producto de la propia área urbana en su mayoría), esto más para los jóvenes y los maduros; pero también existe una especie de conclusión laboral en los mayores. El horizonte laboral de los jóvenes afiliados al Sindicato consiste en la búsqueda de otros trabajos, lo cual deriva de cierto atavismo referido a que siempre se podrá encontrar una ocupación mejor. En los hechos, algunos cocheros sí logran cambiar completamente de trabajo, pero sucede también que muchos otros regresan y permanecen como minitransportistas.

Como expliqué previamente, algunos traspasos ocurren porque los afiliados salientes se retiran exitosamente, sea porque compraron automóviles para dedicarse al transporte público o porque lograron reunir un capital y decidieron dedicarse por completo a otras actividades, como el comercio, la cerrajería u otras. También mencioné que parte de los entrantes al Sindicato ya se habían desempeñado como cocheros, habiendo, en un momento anterior, vendido su acción. Es el caso de Basilio, un cochero que trabajó más de diez años en la Feria de Villa Dolores. Había dejado la organización traspasando su acción porque tenía terrenos en los Yungas; después tuvo que regresar a La Paz, porque sus hijos y su esposa viven en esa urbe.¹¹⁴

Por las razones expuestas, el horizonte laboral de los afiliados jóvenes tiende a ser el cambiar de ocupación (pasar de ser

114 Cuaderno de campo, 13 de septiembre de 2013.

transportistas manuales a desempeñar otras actividades), mientras que en el caso de los mayores representa la conclusión de su vida laboral en tal espacio ocupacional urbano.

5.4. LOS DÍAS Y LOS HORARIOS LABORALES

La ocupación del transportista manual tiene la ventaja de ser compatible con otros trabajos. Esa característica se debe a que sus singulares tiempos laborales no solo coinciden con los periodos agrícolas del área rural (Villegas, 2012), sino que también permiten la adecuación de los horarios de los trabajos urbanos formales e informales, dependiendo del caso a tratar.

Tabla 15: Días laborales del cochero con doble modalidad laboral, 2013

Días que trabaja con coche	Frecuencia	Porcentaje	Días que mayormente trabaja en la Feria de Villa Dolores
Todos los días	21	53,8	Todos los días (21)
Martes y viernes	7	17,9	Martes y viernes, relacionados con otros días (15)
Martes, jueves y viernes	4	10,3	Jueves, relacionado con otros días (martes y jueves) (7)
Jueves y viernes	1	2,6	
Lunes, martes, jueves y viernes	1	2,6	Lunes, relacionado con otros días (4)
Lunes, martes y viernes	1	2,6	s. d.
Lunes y miércoles	1	2,6	
De lunes a sábado	1	2,6	Sábado, relacionado con otros días (2)
Martes, jueves, viernes y sábado	1	2,6	s. d.
Sin respuesta	1	2,6	-
Total	39	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

Los martes y los viernes (días de feria) son los tiempos laborales más convenientes para el transporte manual de mercaderías.

Desde una perspectiva económica, ambos días son los más rentables porque existe una mayor demanda del servicio, debido al auge de la Feria de Villa Dolores. Pero el trabajador también tiene la posibilidad de laborar toda la semana, algunos días más que otros (véase la tabla 15, columna “Días que mayormente trabaja en la Feria de Villa Dolores”).

Esa variabilidad se relaciona con los horarios y las edades. En general, en contraste con lo hasta ahora visto, el horario de trabajo en el transporte manual abarca las horas tempranas de la mañana.¹¹⁵ Ese tiempo es utilizado por los estibadores (aunque ellos trabajan desde las 22:00 hasta las 6:00, aproximadamente) y también por los cocheros (en especial, por los jóvenes y los adultos), que aprovechan las horas de la madrugada, regularmente desde las 3:00 (los martes y los viernes hasta las 7:00 o las 10:00). Por su parte, los mayores trabajan toda la semana, marcando horarios regulares que pueden ser de 6:00 a 17:00 o de 7:00 a 16:00. Ambas tendencias dominan la temporalidad laboral. Sin embargo, aquí es importante entender que la variabilidad del horario laboral permite que esta ocupación pueda compatibilizarse con otros trabajos y/o actividades paralelas. Así, los minitranportistas que trabajan en la madrugada y terminan su jornada entre las 7:00 y las 8:00, luego pueden desempeñar otro trabajo o actividad en la urbe. Esto tiene un marcado aspecto de rentabilidad y de reducción (intensivo) o de alargamiento (extensivo) de los horarios, relacionado también con la edad del afiliado y con su razonabilidad en el Sindicato (véase la tabla 16).¹¹⁶

115 Esto tiene que ver, en parte, con el conflicto por el espacio en la Feria. Como señalé, los días martes y viernes hay un congestionamiento terrible en la Feria, por lo que los camioneros deben y hacen llegar sus productos en la madrugada, cuando el lugar todavía está vacío, pues deben aprovechar ese tiempo al igual que los cocheros.

116 Cabe recalcar que la tabla 16 solo es un modelo referencial. Consideré el factor de egreso bajo una deducción general de los gastos que tienen los cocheros. En contraste con el transporte motorizado, sabemos que en el transporte manual no se gasta en

A continuación, presento tres modelos basados en casos generales y elaborados a partir de observaciones y de algunas entrevistas. Si bien no fueron construidos sistemáticamente (no se diseñó un cuestionario y no se realizó un estricto seguimiento de los estudios de caso), son los modelos bastante aproximados a la realidad económica de los cocheros.

Tabla 16: Tres modelos de ingreso económico, según la edad, los días de trabajo, los horarios y las horas laborales en la Feria, 2013

Modelo 1	Días	Horas (aproximado)	Ingreso	Egreso
Adultos (de 30 a 50 años) cocheros con otras ocupaciones	Lunes	De 7:00 a 12:00	50	15
	Martes	De 4:00 a 12:00	150	15
	Miércoles	De 7:00 a 12:00	50	15
	Jueves	De 7:00 a 12:00	50	15
	Viernes	De 4:00 a 12:00	150	15
	Sábado	-	-	-
	Domingo	-	-	-
	Total a la semana	31 horas	450	75
	Total al mes	20 días	1.800	300
Líquido entrante	1.500			

Continúa en la siguiente página

combustible, pero sí, principalmente, en la gestión de la fuerza corporal; tampoco se gasta en valores (la hoja de ruta) y el gasto por el mantenimiento del medio de trabajo/unidad económica es reducido (se invierte para mantener en buen estado las llantas y en otros arreglos). Por esas razones, los gastos del transportista manual se distribuyen en la alimentación: desayuno, dos bolivianos; almuerzo, siete bolivianos; coca, dos bolivianos; refresco, dos bolivianos; pasajes, dos bolivianos. En total, el gasto llega a 15 bolivianos (egreso referencial del 2013). La variable de egreso en dicha tabla no contempla gastos de mantenimiento del coche, pago del alquiler del garaje donde se lo deja ni las cuotas de los afiliados al Sindicato (cinco bolivianos al mes, por ejemplo), etcétera.

Modelo 2	Días	Horas (aproximado)	Ingreso	Egreso
Jóvenes de (17 a 30 años) estudiantes y con otras ocupaciones	Lunes	-	-	-
	Martes	De 4:00 a 3:00	180	15
	Miércoles	-	-	-
	Jueves	De 6:00 a 11:00.	100	15
	Viernes	De 4:00 a 3:00	180	15
	Sábado	-	-	-
	Domingo	-	-	-
	Total a la semana	27 horas	460	45
	Total al mes	12 días	1.840	180
	Líquido entrante	1.660		
Modelo 3	Días	Horas (aproximado)	Ingreso	Egreso
Mayores (de 50 a 80 años) que solo son cocheros	Lunes	De 7:00 a 17:00	50	15
	Martes	De 7:00 a 17:00	70	15
	Miércoles	De 7:00 a 17:00	50	15
	Jueves	De 7:00 a 17:00	50	15
	Viernes	De 7:00 a 17:00	70	15
	Sábado	-	-	-
	Domingo	-	-	-
	Total a la semana	45 horas	290	75
	Total al mes	20 días	1.160	300
	Líquido entrante	860		

Fuente: Elaboración propia.

El modelo dos engloba a los cocheros que aprovechan la intensidad de la demanda durante los martes y los viernes.¹¹⁷ La explotación ejecutada por ellos es simultáneamente intensiva y extensiva, porque solo trabajaban los martes, los jueves y los viernes, de forma que deben acumular una renta capaz de soportar sus otras actividades. Ese sector está compuesto por afiliados

117 En realidad, como evidencian los tres modelos, casi todos los cocheros aprovechan la sobredemanda de servicio los martes y los viernes, días de bonanza por excelencia.

jóvenes (de 17 a 30 años) que, en su mayoría, podrían tener como objetivos el financiamiento de sus estudios o el deseo de acumular capital para desarrollar otras actividades.

Los integrantes de dicho grupo cuentan con el ingreso más alto que puede conseguir un cochero y en el menor tiempo de trabajo, porque explotan con ímpetu su fuerza física. Por ejemplo, Julián, de 24 años, es estudiante de la carrera de Lingüística de la Universidad Pública de El Alto y solo trabaja los martes y los viernes; el resto de la semana se dedica a sus estudios. Un caso parecido es el de Evaristo, de 24 años, que estudia Ingeniería Comercial en la misma universidad que Julián; él también trabaja solo dos días martes y viernes, para estudiar el resto de la semana.¹¹⁸

A partir de lo anterior, es posible afirmar que para los jóvenes de ese grupo de edad el trabajo como transportista manual es una actividad suplementaria o marginal, porque desempeñan sus actividades principales pensando en otros trabajos o en otras actividades, aunque por el momento no tengan acceso a ellos.¹¹⁹ De ahí que son conocidos por los afiliados como “los que se irán” del Sindicato; es decir, quienes probablemente harán un traspaso en el futuro.

El modelo tres está predominantemente compuesto por los que solo son cocheros, es decir que no tienen otra actividad y cuya producción es extensiva y no intensiva. Trabajan de lunes a viernes y su horario abarca más horas que las de los otros modelos, pues el ritmo que imprimen en sus labores debe ir acorde a su gestión de la fuerza de trabajo, la cual va menguando. Agrupa a los cocheros mayores (de 50 a 80

118 Cuaderno de campo, 15 de febrero de 2014.

119 Tendría que citarse el caso de Eliseo, quien consiguió un trabajo temporal como secretario en el Ministerio de Educación, gracias al capital social que había acumulado tras ocupar el cargo de secretario ejecutivo en la Federación de Trabajadores con Carretón. Su actividad principal era la de secretario y su actividad secundaria, ser cochero.

años). Si bien sus ingresos por esta actividad son los más bajos de todos, es probable que sean su única fuente económica, aunque se sabe que algunos gozan de pensiones por diversos motivos (por ejemplo, la Renta Dignidad u otras, porque trabajaron en otros rubros). Como ellos solo se desempeñan como cocheros, posiblemente no tienen pensado desarrollar otras actividades; asimismo, es posible que concluyan su trayectoria laboral urbana en el Sindicato.

Ahora bien, repasando los capítulos anteriores y teniendo en cuenta primordialmente la edad de los minitransportistas, se puede deducir su trayectoria y su perspectiva laboral, además de distinguir los tiempos de su trabajo y que la rentabilidad es su razonabilidad.

La diversificación laboral (llevar una actividad o un trabajo paralelamente al de cochero) en el Sindicato tiene distintas causas. A nivel macro, responde a la nueva dinámica del mercado de trabajo, pues las actividades/trabajos paralelos suponen más ingresos que permiten cubrir la subsistencia y las aspiraciones del trabajador (y las de su familia). Si bien esta afirmación quizás no es nueva, lo que trato de enfatizar es que las organizaciones que operan en el sector informal (es el caso del Sindicato) eran vistas como, por así decirlo, áreas laborales desdeñadas, donde se ocupaba a los individuos inconexos (los parias). Al contrario de dicho estereotipo, aquí demuestro que el Sindicato de los transportistas manuales de Villa Dolores funge de manera orgánica como bastión de protección (refugio) que resguarda el trabajo de cochero en un área laboral altamente rentable, razón por la que es codiciado y disputado.¹²⁰

120 Además, hasta cierto punto, en tanto que los tejidos de las distintas redes que se entraman en el Sindicato tienen un costo, existe un enunciado ético referido a que la organización “es un lugar para los que no tienen” (trabajo, recursos, etcétera). En otras palabras, si bien existen algunos que se aprovechan más que otros de quienes no tienen dinero, estos son mal vistos.



Minitrasportistas en plena reunión del Sindicato. (Foto: Andrés Claros Chavarría.)

Por esas restricciones y por la misma limitación que impone el auge temporal de la demanda en la Feria de Villa Dolores (hay días que son “malos” y que dan cabida a que solo algunos “kamaneen”) es que los cocheros deben diversificar su trabajo u ocupación. Es decir, al no poder monopolizar la organización y porque tampoco puede lograrse una mayor demanda de su servicio, algunos cocheros combinan el transporte manual con otras actividades.

En este punto, es necesario entender que el Sindicato puede ser el centro de atracción y tener satélites ocupacionales o laborales y viceversa; ser una base sólida de rentabilidad donde se anexan otros trabajos marginales o, al revés, las ocupaciones secundarias pueden ser su soporte de rentabilidad y el transporte manual ser una actividad marginal; también puede ocurrir que ambos trabajos ocupen el mismo nivel de importancia. Asimismo, es posible que se formen redes sociales internas que vayan monopolizando algunos espacios dentro del Sindicato, pero esas situaciones se deben más a un sentido de rentabilidad disponible en ciertos microsectores y no a la existencia de un monopolio administrativo y de todo el espacio, porque, como dije,

las decisiones trascendentales se toman en conjunto (durante las asambleas), y si bien se evidencian vectores internos de influencia dentro del Sindicato de parte de las redes sociales también internas, solo se las apoya a fin de lograr algún beneficio parcial (por ejemplo, el ingreso de familiares o que algún afiliado abogue por un pariente también afiliado, en caso de ocurrir algún conflicto interno). En esta organización, esos factores no influyen en su totalidad a la colectividad, para satisfacer los intereses de la red social en cuestión. Por tal razón, es poco probable que una sola red de contactos tome el mando administrativo o el control de la explotación económica del sector.

El Sindicato también tiene una función de seguridad laboral, para que desde ahí se pueda expandir (emprendimiento) bajo una lógica interna a otras áreas de trabajo, dependiendo de cada mini-transportista y de sus posibilidades. La organización es, al mismo tiempo, receptora de trabajadores no admitidos en un mercado laboral urbano competitivo; tal es el caso de las personas mayores.

En lo que respecta a las trayectorias laborales de los afiliados al Sindicato, desde el punto de vista del mercado de trabajo urbano, se puede indicar que si bien antes atraía a sus aspirantes (“importados” de las áreas rurales), ahora genera sus propios aspirantes. Es decir, si las anteriores generaciones de migrantes rurales tenían la aspiración de ingresar al mercado de trabajo urbano previa facilidad de trabajar como transportistas manuales o aparapitas, ahora esto no es tan sencillo, ya que para ello ese migrante rural campesino tendría que contar con ciertos capitales, lo cual lo pone en desventaja respecto a la población laboral de aspirantes urbanos. Tal transición es la que se expresa y se repite en las tablas expuestas. 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 la de estudiante, entre otras.

Es precisamente toda esa compleja visión la que se desea comprender al indicar que el Sindicato actúa como un refugio laboral. Este bastión se particulariza por permitir la preservación (defensa), la incursión y la conclusión laboral de

los movimientos de trabajadores en un mercado de trabajo urbano cada vez más cambiante.

Precisemos el significado de ‘refugio laboral’ en el marco de este trabajo. Se consideraba al Sindicato como un sector aislado, no por decisión propia, sino por estar invisibilizado por concepciones del mercado de trabajo y por instituciones estatales o no estatales. Las nuevas generaciones de transportistas manuales tienen una alta dinámica para transferir sus acciones y ocupar otra actividad, a partir del trabajo como cocheros. Los adultos, en cambio, son menos propensos a transferir sus acciones, pues prefieren conservarlas para protegerse del desempleo, asegurándose un ingreso estable, aunque al mismo tiempo realicen actividades paralelas. Asimismo, gran parte de los cocheros mayores llega al Sindicato tras haber transitado por otras ocupaciones, en la perspectiva de concluir su trayectoria laboral como minitransportistas.

En razón de esas situaciones, y de otras, es que el Sindicato puede ser considerado como un refugio laboral. No a causa de la cantidad de trabajadores que tiene afiliados o si estos desarrollan o no actividades paralelas, como tampoco en función de cuánto tiempo le dedican a una o a otra actividad, o si su rentabilidad es mayor a la de sus otras actividades, pero sí porque la organización les sirve como una coraza laboral estratégica.

Para el transportista manual, ocuparse como minitransportista es desempeñarse en una actividad con la cual puede generar recursos económicos. A este punto, cabe preguntarnos si esos ingresos económicos son suficientes para cubrir los objetivos (la motivación) de cada afiliado. La rentabilidad que puede alcanzar cada cochero, de hecho, está condicionada a su edad (en tanto condición física), a la red de caseritas que pueda tener, al tiempo de explotación de su trabajo, a las deudas contraídas y al horizonte laboral u ocupacional que se haya trazado.

5.5. LAS MINITRANSPORTISTAS

Muy poco pude averiguar sobre las minitransportistas del Sindicato. De acuerdo con los datos de la tabla 17, al 2013

había dos mujeres trabajadoras activas en la Feria de Villa Dolores. Una de ellas, tras quedar viuda, se convirtió en cochera, siguiendo la misma actividad que su esposo. La otra ingresó porque su esposo (cochero por entonces) la había abandonado con una hija, de modo que ella tuvo que trabajar como cochera.

Dado que no fue posible entrevistar directamente a esas afiliadas, no puedo decir casi nada sobre ellas. No obstante, mediante la observación de campo, pude evidenciar que ellas, al igual que los afiliados varones, utilizaban todos los elementos propios del minitransportista para trabajar en el sector. Entonces, 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 Sindicato se debe a las nuevas condiciones del mercado de trabajo en la ciudad de El Alto.

Tabla 17: Proporción de mujeres y de hombres en el Sindicato, 2013

Afiliados	Número	Porcentaje
Válidos	194	97,00
Perdidos	6	3,00
Total	200	100,00
Sexo	Frecuencia	Porcentaje
Hombres	192	98,97
Mujeres	2	1,03
Total	194	100,00

Fuente: Elaboración propia.

5.6. EL PERFIL SOCIOCULTURAL DE LOS AFILIADOS

En el Sindicato de minitransportistas de Villa Dolores, y en general en el transporte manual, es difícil hablar de aspectos étnicos, porque implica subjetividades encontradas que bien pueden ser utilizadas en perjuicio del sector o para conseguir favores.

Según Fernanda Wanderley, existe una dinámica para construir lo étnico y no solo es tratable bajo la dicotomía indígena/no indígena. No obstante, para atender lo étnico operativamente, se puede apelar a la indagación de la autoidentificación y al idioma (2009: 27). En este capítulo, para tratar de entender el matiz cultural del Sindicato, examiné el lugar de origen (de nacimiento) de los afiliados y el idioma utilizado en interacciones cotidianas y extraordinarias, esto para tratar de hilvanar sus historias culturales en su dinámica constante.

Tabla 18: Origen de los afiliados, por provincia y departamento, 2013-2014

Provincia, departamento	Cantidad	Porcentaje
Camacho, La Paz	25	23,58
Murillo, La Paz	18	17,00
Omasuyos, La Paz	12	11,32
Pacajes, La Paz	10	9,49
Ingavi, La Paz	9	8,49
Larecaja, La Paz	5	4,71
Los Andes, La Paz	5	4,71
Aroma, La Paz	4	3,77
Bautista Saavedra, La Paz	4	3,77
Loayza, La Paz	3	2,83
Inquisivi, La Paz	2	1,88
Muñecas, La Paz	2	1,88
Achacachi, La Paz	1	0,94
Caranavi, La Paz	1	0,94
Gualberto Villarroel, La Paz	1	0,94
Manco Kapac, La Paz	1	0,94
Bolívar, Cochabamba	1	0,94
Sajama, Oruro	1	0,94
Cercado, Oruro	1	0,94
Total	106	100,00

Fuente: Elaboración propia.

Como muestra la tabla 18, los afiliados al Sindicato tienen diferente procedencia. Vitaliano Mamani, por ejemplo, llegó a la ciudad de La Paz a los 12 años, desde la provincia Larecaja (departamento de La Paz). Primero trabajó como ayudante en el transporte motorizado. Posteriormente tuvo otros empleos, hasta llegar a la Feria de Villa Dolores, donde comenzó a desempeñarse como transportista manual con su triciclo. Cuando le pregunté si conocía a compañeros (afiliados) que procedieran de su mismo lugar de nacimiento (paisanos), me dijo que no conocía a ninguno, pero que sí había uno de su misma provincia. Interrogándolo acerca de si conocía a algún afiliado que procediese de otras provincias, afirmó lo siguiente: “Aquí hay compañeros de todos los lugares. Somos de las 20 provincias de La Paz” (21 de noviembre de 2010). También quise saber cuál era su idioma de uso cotidiano y él me respondió que hablaba castellano; luego añadió que muchos compañeros en las asambleas hablan aymara cuando toman la palabra. “Creo que sería más fácil y mejor hablar en aymara todos” (*ibid.*), me dijo. Por su parte, Faustino Rojas señaló que era de Warisata, provincia Omasuyos (departamento de La Paz), y que llegó a la ciudad de El Alto cuando era pequeño. Primero trabajó de albañil junto a su padre y después, ya en la Feria de Villa Dolores, empezó a desempeñarse como cargador. Él también habla aymara.

En la literatura acerca de los cargadores, se desarrolla la asociación ‘cargador igual a migrante’ (rural), aymara o perteneciente a otro grupo migratorio y étnico, como una relación intrínseca e inmóvil temporalmente (Sáenz, 2008; Moscoso, 1985). Resulta simple decir que todos los trabajadores del transporte manual son migrantes rurales y aymaras, o pertenecientes a otros grupos étnicos, pero se debe tener en cuenta que esa generalización puede ser utilizada para legitimar políticas prebendalistas (véase el capítulo 6).

Lo que pude atestiguar en los distintos momentos del trabajo de campo es que los minitransportistas tienen una fuerte preeminencia étnica aymara. Algunos cocheros entablan conversaciones cotidianas en lengua aymara y, secundariamente, en castellano. En las reuniones y en las asambleas del

Sindicato, se habla combinando el aymara con el castellano, sin dar mucha importancia a la determinación de una lengua oficial. Cuando se realizan eventos sociales, como el festejo del aniversario, se manejan palabras como ‘*ayni*’ (ayuda mutua), ‘*kumunta*’, ‘*apthapi*’ y otras. Al concluir un campeonato, se festeja con una tarqueada. Todos estos aspectos develan un origen abigarrado (Rivera, 2010; Zavaleta, 2008) más que una generalización étnica a secas.

Aunque se podría decir que, en su mayoría, los minittransportistas tienen un perfil sociocultural andino-aymara, este dato debe ser tomado con pinzas cuando se lo relaciona con la jornada y con la temporalidad del trabajo que desempeñan. Sobre el tema, cuando se habla de temporalidad del trabajo, se hace referencia a que los cocheros son trabajadores permanentes, en general, aunque esto no excluye que puedan volver a sus comunidades o que se obedezcan tajantemente los ciclos agrícolas de sus sitios de origen.

La tabla 19 muestra la frecuencia con la que los transportistas manuales visitan sus sitios de origen, evidenciando una tendencia marcada a reducir los lazos con su lugar de nacimiento.

Tabla 19: Frecuencia de retorno de los minittransportistas a sus lugares de origen, 2013-2014

¿Visita su pueblo?	Frecuencia	Porcentaje
Sí	1	2,6
Sí, seis veces al año	1	2,6
Sí, quincenalmente	1	2,6
Sí, en casos de emergencia	1	2,6
Sí, dos veces a la semana	1	2,6
Sí, para las fiestas	1	2,6
Sí, una vez al año	1	2,6
Sí, cuatro veces al año	1	2,6
Sí, una vez al mes	1	2,6

Continúa en la siguiente página

¿Visita su pueblo?	Frecuencia	Porcentaje
Sí, ocho veces al año	1	2,6
Sí, tres veces al año	2	5,1
Sí, semanal y mensualmente	2	5,1
Sí, semanalmente	3	7,7
Sí, lo visito	4	10,3
Sí, dos veces al año	4	10,3
Sin respuesta	1	2,6
Total opción 'sí'	26	67,1
Total opción 'no'	13	33,3
Total general	39	100,0

Fuente: Elaboración propia.

Afirmar que todos los transportistas manuales son migrantes (rurales) y que su ocupación es temporal (“trabajadores de paso”) cumple un doble sentido. Primero, justificar las políticas públicas dirigidas a ese sector. Al argumentar que se trata de migrantes aymaras y que obedecen a la lógica de los trabajadores nómadas,¹²¹ se orienta una política asistencialista fugaz y poco seria respecto a esta población, como algunas instituciones lo hacen (véase el capítulo 6). Segundo, es una forma solapada de no tomarlos en cuenta seriamente, porque se los ve como un grupo de fuerza de trabajo marginal-temporal; es decir, destinado a extinguirse naturalmente debido al progreso.

Si bien la tabla 19 deja ver un aspecto que antes no se había considerado respecto al transporte manual, señalando que gran parte de los minittransportistas proviene de provincias que podrían ser consideradas rurales, también revela que parte de esa población proviene de la provincia Murillo, el área urbana más densa y extensa del departamento de La Paz.

121 Esto como si la cosmovisión andina estableciera de manera dogmática que todos los trabajadores pertenecientes a ese contexto fueran taxativamente nómadas. Lo anterior, en parte, corresponde a lo que se conoce como estigma.

Tabla 20: Lugar de origen urbano de los minittransportistas, 2013-2014

Municipio, provincia, departamento	Cantidad	Porcentaje
Nuestra Señora de La Paz, Murillo, La Paz	11	61,5
Pucaya, Murillo, La Paz	2	11,0
Quillviri, Murillo, La Paz	2	11,0
Comutuaya, Murillo, La Paz	1	5,5
El Alto, Murillo, La Paz	1	5,5
Millachuchanca, Murillo, La Paz	1	5,5
Total	18	100,0

Fuente: Elaboración propia.

La tabla anterior fue elaborada a partir de la información proporcionada por 18 afiliados que dijeron provenir de la provincia Murillo. Sin embargo, indagué más para saber quiénes provenían del área urbana de esa provincia. Así, se puede afirmar que más del 50% llegó de la ciudad de La Paz. Es claro que en términos generales la migración interna (rural-urbana) en Bolivia tiene una intensa dinámica y que el sector laboral del transporte manual es producto de aquello, pero hoy debemos desestructurar esa premisa y ver los reales movimientos fuera de las dicotomías (rural-urbano, por ejemplo) que se producen en el mercado laboral urbano y en las migraciones internas.

6

“Todo por el Sindicato”: la construcción de la identidad del minittransportista

En este capítulo, desarrollo el proceso de creación de la identidad del transportista manual del Sindicato de Minitransporte de Carga Manual, Estibadores y Serenos de la Feria de Villa Dolores de la ciudad de El Alto, y la relación entre dicha organización y otras instituciones y actores sociales. Inicialmente, relato dos acontecimientos representativos que sucedieron el 2009 en el marco de la llamada Marcha del Carretonazo; me refiero al día del paro y al día de la marcha como tal. En ambos eventos, es posible identificar los elementos mediante los cuales el Sindicato lleva adelante acciones colectivas efectivas (como la apropiación del área de trabajo), que son, paralelamente, el resultado de haber construido (y seguir haciéndolo) una identidad laboral propia.

Debido a la densidad de esos acontecimientos, y para no romper ni entorpecer el hilo narrativo de la descripción etnográfica extraída de mis cuadernos de campo (19 y 22 de junio de 2009, respectivamente), las explicaciones sobre la naturaleza de los hechos son presentadas a continuación por separado.

6.1. LA MARCHA DEL CARRETONAZO

6.1.1. *EL DÍA DEL PARO*

El viernes 19 de junio de 2009, fue el paro del transporte público en la ciudad de El Alto, a convocatoria de la Federación Andina de Chóferes Primero de Mayo (FACH) y el SMT [Sindicato de Minitransporte de Carga Manual, Estibadores y Serenos de la Feria de Villa Dolores]; al estar afiliado a la FACH, tuvo que apoyar el paro, y pararon sus actividades desde las 10:00 hasta las 16:00.

En este paro, Nicolás Yujra (secretario general [gestión] 2009) anunció que había una convocatoria para el lunes, de la nueva Federación:

Hay una Federación de nosotros, netamente de nuestro gremio. Esta Federación va a traer grandes beneficios. Desde que hemos fundado el Sindicato, ha habido esta idea de mostrarnos al Gobierno como también a la sociedad... Ahorita estamos apoyando a la Federación de Chóferes. Hasta ahorita tal vez no ha habido beneficios, compañeros; tal vez estamos por recibir[los]. Con la nueva Federación, vamos a tener un apoyo directo... La Federación..., de verdad, nosotros somos la mayoría, compañeros, nosotros somos la más grande, compañeros. La ayuda que va a 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”. Nicolás continúa y dice:

La marcha, compañeros, es para hacernos conocer con el público... Para eso, el día lunes, ya pues, un poquito se va a dar cuenta el compañero Evo Morales. ¡Pucha, estos compañeros están sufriendo aquí, por lo menos hay que dar un pedazo de pan! [Al tema de] [l]a jubilación, al año ya tenemos que entrar con el Gobierno, tenemos que ver cuánto tenemos que aportar.

Entre Vitaliano y Nicolás hablan de la forma en que se quiso acceder a una jubilación por medio de la Federación Primero de Mayo, y no se pudo.

Ahora se delibera como se irá a la marcha. Benigno dice: “con los uniformes bien lavaditos, nuestro sombrerito más”. También se queda en llevar diez coches y tarqueda.

Nicolás dice: “Van a haber fichas. Eso se va a informar en la reunión. Está anotado en el cuaderno, vamos a tomar la medida de nuestro reglamento interno; en nuestro cuaderno dice quién ha asistido...”.

Unos afiliados acaban de llegar con unos paquetes de bebidas de cola (los llamados “*t’eyes*”). Se aproximan donde se encuentra Nicolás y él dice con voz autoritaria y 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 está nuestro cariño”. Nicolás 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 del paro.

6.1.2. *EL DÍA DE LA MARCHA*

Hoy es lunes 22 de junio de 2009, día de la Marcha del Carretonazo. La concentración es en el Multifuncional de la Ceja de El Alto. Son las 9:00. Hay mucha gente aglomerada con overoles de colores amarillo, azul; otros están sin overoles. Los del SMT parecen ser la mayoría, están vestidos de overol verde. Se percibe aún la mañana fresca. Se ve que muchos afiliados traen su overol limpio; da la impresión de verse nuevo.

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

Después de que se hizo una *waxt’a* [ofrenda], 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 escrito: “Federación de Trabajadores con Carretón (FTC)”. El SMT que se encontraba atrás sube a la primera fila de la columna.

Los funcionarios de la Fundación Machaqa Amawt’a, una vez que avanza la marcha, ponen los carteles en los coches que están a la cabeza. En esos carteles hay frases como: “Por derecho a la salud”, “Por un seguro de salud”, “Para que nos conozca la sociedad”, etcétera. Cuando hablo con una funcionaria del M. A. [Fundación Machaqa Amawt’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 [la zona] El Tejar. Ella me dice que el responsable es Germán Cáceres.

Continúa la marcha. Calculo que son las diez de la mañana. Los del SMT trajeron la música (tarqueada). A medida que caminamos, se organizan y comienzan a tocar. La música acompaña la marcha. Bajamos por el camino viejo. Antes de llegar a la calle Kollasuyo, Paulino, del SMT, les 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...”. [Y reitera:] “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, se calienta el día; se escucha la música de la tarqueada que se entremezcla con un aire de regocijo y mareo. Llegamos a El Prado y las voces en medio de la marcha se multiplican, se repiten los vivas al Sindicato y a la

Federación de Trabajadores... La marcha es presa de las miradas; nos miran con extrañeza. Nuevamente hace eco una voz de entre la marcha que dice: “Compañeros, que viva nuestro presidente Evo Morales...”.

Nos encontramos cerca a la plaza del Estudiante y las zampoñas, el bombo, los tambores y las *tarkas* suenan más fuertes. Las voces y los petardos se oyen con más persistencia. Nos dirigimos hacia el edificio del Ministerio de Salud, que está al frente de la plaza del Estudiante, y nos situamos alrededor. Entra un grupo al Ministerio de Salud y Deportes (MSyD). Adentro, en un salón, en el fondo, se encuentran el ministro Ramiro Tapia y otros funcionarios. Son la 12:12, aproximadamente. Una vez que todos se pusieron en orden, hace su intervención por el micrófono el “coordinador” del MSyD y llama a José Luis Álvarez, quien en el podio dice:

(...) Quizá haciendo una reseña histórica de todos mis 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 extremas, en situaciones en que nos hemos sentido olvidados de parte de, quizá, 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 ningún ente que sea del Gobierno. También quiero indicarle, señor ministro, que nosotros hemos sufrido bastante, porque nosotros, para ser dignos, no hemos podido tener, quizá, unos instrumentos de trabajo adecuados para que nosotros podamos trabajar. Hoy en día, estamos sí o sí trabajando día a día, pero con esa gran discriminación de la sociedad, con esa humillación; hasta hay veces que 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 tumores, algunos con cáncer, algunos

compañeros ya muy enfermos de los pulmones... Anteriormente le indicaba, señor ministro, que no hemos tenido esos apoyos de ninguna institución, pero hoy nos sentimos felices, contentos. Quizá hoy, queridos hermanos... También indicarles a todos ustedes que los objetivos que nos hemos trazado como Federación, ya [...] [están] 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 esa intervención, el coordinador anuncia los puntos del convenio, que consisten en realizar cuatro exámenes médicos: 1) Prueba de detección de diabetes, 2) Prueba de función renal, creatinina y proteinuria, 3) Rayos X [...], 4) Examen de baciloscopia, para la detección de la tuberculosis (ver anexo 8).

El ministro del MSyD, Ramiro Tapia, después de firmar el convenio con el secretario ejecutivo de la Federación, 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 Constitución Política del Estado, el acceso universal a la salud. Que no solamente ustedes sean beneficiarios de los exámenes que estamos mencionando, sino que también sus familias estén protegidas y tengan un apoyo de salud. Por eso hemos invitado el día de hoy a distinguidos compañeros que trabajan con nosotros, al director nacional de Salud, doctor Calani, al director de Epidemiología... Porque conjuntamente con ellos, más la doctora Ana Claudia Pacheco, vamos a trabajar conjuntamente para integrarlos a que tengan acceso universal a la salud. (...) Cuando hablábamos con su dirigente José Luis Álvarez, nos habíamos olvidado de ustedes, de la gente más humilde. Ustedes también realizan su trabajo digno recogiendo maletas, recogiendo material. Ahora mismo les vamos a entregar el material de protección y el material de seguridad; son los barbijos, son los guantes. Además,

está nuestro director de Epidemiología, que lo hemos invitado a esta reunión porque el material que nos llegue de la OPS [Organización Panamericana de la Salud] o el material que vamos a adquirir como ministerio, de acuerdo con la complejidad que tengamos en la epidemia, también les va a llegar a todos y a cada uno de ustedes, a los más de 400 compañeros que son (...).

Pasada esta intervención, toma la palabra el viceministro de Coordinación con los 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 a 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, [nuestro] 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 en la puerta del Ministerio de Salud. En ese lugar habían armado improvisadamente un escenario con un micrófono [...] y parlantes por los costados. En ese escenario se encuentra el ministro Tapia. Él tiene una especie de corona de flores en su cuello [guirnalda], al igual que el viceministro Sacha Llorenti. Estos fueron agasajados y felicitados por el representante de la FTC y de [la Fundación] Machaq Amawt'a. En este lugar hay muchos periodistas, así como algunos canales de televisión que han ido llegando. El secretario ejecutivo de la FTC, con una guirnalda al cuello y mistura sobre su cabeza, comienza con los discursos. Después sigue el ministro Tapia y, luego, el viceministro de Coordinación con Movimientos Sociales, Sacha Llorenti, quien dice lo siguiente en su discurso:

(...) Yo recuerdo que en 1996, por ejemplo, tal vez los mayores se acuerden, cerca del cementerio, un compañero cargador fue asesinado durante el gobierno de Sánchez de Lozada (...). Gracias a la revolución democrática y cultural, está llegando a cada familia (...). Que levante la mano quien reciben la Renta Dignidad. Varios hermanos, hermanas... Allá hay uno, allá hay otro, que reciben... Sus hijos que reciben el Bono Juancito Pinto. Las mujeres que ahora reciben el Bono Juana Azurduy. ¿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 a otro dirigente (los periodistas asedian al dirigente de la FTC). También da entrevistas el representante de Machaqa Amawt’a, Germán Cáceres, así como otros carretoneros y las autoridades de Gobierno.

Todos nos dirigimos a la plaza del estudiante. Ahí había unos paquetes de refrescos (bebidas de cola) acomodados unos sobre otros, en forma de regalo. En la plaza, todos los marchistas hacen una reunión y toma la palabra un señor representante de Machaqa Amawt’a, que dijo:

Queremos felicitar a la directiva de la Federación de Carretones de la ciudad de La Paz y El Alto de La Paz, y a 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 ese 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 Machaqa Amawt’a... Germán que ha sido un compañero nuestro. En

nombre la Fundación Machaqa Amawt'a, hermanos, quisiéramos que compartamos juntos también este momento. Hermanos, sírvanse. José Luis...

Los refrescos en paquetes amontonados, que eran entre 18 y 25 en la plaza del Estudiante, eran un presente de Machaqa Amawt'a, y se fueron repartiendo a las distintas organizaciones de la FTC.

A continuación de ese discurso, se pone un mantel en el piso y allí se [dis]pone la comida como *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. 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 conversé 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 la Fundación Machaqa Amawt'a se había ofrecido a dejarlos en los lugares de donde habían venido.

6.2. "SOMOS LA MAYORÍA": LAS ESTRATEGIAS ORGANIZACIONALES

Las asambleas del Sindicato de transportistas manuales de El Alto se efectúan, regularmente, una vez al mes. Solo si las circunstancias lo requieren, puede convocarse a otras asambleas (de emergencia). Tal conducta muestra la fuerte conciencia de presencia y de regularidad de esa organización, no solo en el área de trabajo, sino también en el sentido de mantener su carácter social, a partir de la presencia obligatoria e internalizada de los afiliados en las reuniones y durante las participaciones colectivas. Para que el Sindicato exista y tenga fuerza, debe tener un fuerte sentido de unidad que, en su caso, se traduce en el control estricto de las listas de asistencia de los afiliados

en todo tipo de eventos, como las reuniones, las asambleas y otros. La asistencia, pues, asegura su existencia aquí, ahora y en el futuro.



Minitransportistas del Sindicato esperando la lista de asistencia, antes de iniciar la asamblea. (Foto: Andrés Claros Chavarría.)

El Sindicato tiene una fuerte estructura de control que se extiende desde el directorio hasta los afiliados y viceversa. En la organización existe lo que Luis Víctor Alemán menciona que hay en el sector del transporte público: unión del grupo (2008: 177). Esto se produce gracias a la cohesión del mando, presente en la figura de una jefatura centralizada que permite fortalecer la identidad grupal.

En el caso del Sindicato, la unión y la identidad grupal son el resultado de un control ejercido por medio de una jefatura, pero también porque todo el cuerpo orgánico de trabajadores es cohesivo y coercitivo. Por ejemplo, existe un sentimiento internalizado y cohesivo entre los afiliados para preservar y

resguardar su organización, con el fin de establecer estrategias colectivas e individuales.

Al respecto, también podemos referirnos al plano coercitivo de la amenaza, que advierte con sancionar a quienes no participen en las acciones colectivas; es decir, cuando se ataca lo que y a quienes no están internalizados. El fuerte control de la asistencia se lleva a cabo mediante un registro que se deriva al secretario general y que es leído por el secretario de actas durante las asambleas. Luego, este último elabora un informe y lo envía al secretario general, no sin antes decidir colectivamente¹²² la sanción para quienes constantemente faltan a las reuniones.

Si bien en el reglamento interno se sancionan las ausencias,¹²³ los afiliados saben de antemano que esas acciones perjudican la unión (o la existencia) del grupo y a su propia persona, porque podrían ser objeto de sanciones más duras.¹²⁴ La unidad es lo más importante para la organización y dentro de ella, algo que se internaliza al darle gran relevancia a la asistencia. De ese modo, si el afiliado reincide en su falta, la sanción monetaria no es lo importante (aunque siempre estará presente como un método de amenaza efectivo), sino el despertar la conciencia

122 Como se habrá notado, el Sindicato toma decisiones vitales en colectividad. Lo hace por medio de asambleas o de reuniones. Nada pasa fuera de las decisiones en conjunto. De ese modo, también podemos entender la colectividad como la expresión de la existencia de una comunidad.

123 Según el reglamento interno, existen infracciones leves, severas y graves, cada una con una sanción de suspensión y de multa monetaria, según el grado de la infracción. La no asistencia a las asambleas ordinarias y extraordinarias es penada con una suspensión de cinco días o una multa pecuniaria determinada por la asamblea.

124 Prever las sanciones también podría interpretarse como una estrategia individual. Antes de ser penalizados, los faltones llegan a la asamblea con un paquete de refrescos, sin que todavía se les haya impuesto una sanción expresa.

necesaria de que el Sindicato existe gracias a la regularidad de su presencia en los eventos.

La asistencia, desde las listas, en tanto cantidad, también puede ser interpretada en términos de hegemonía. La acumulación de asistencia regular es uno de los símbolos de fuerza y de hegemonía del Sindicato. Reiteradas veces, en los discursos y en las intervenciones durante las reuniones y las asambleas, se evidencia ese afán. Se trata de un esfuerzo por ser el grupo mayoritario (el de mayor cantidad de afiliados y el que regularmente logra mayor presencia) en el sector del transporte manual, en el circuito alteño. Frecuentemente, intenta mostrar su supremacía a su entre matriz, siendo un ejemplo de lo que la Federación de Trabajadores con Carretón y Estibadores del Departamento de La Paz no pudo ser, para, así, simplemente aislarse en su territorio y en su organización.

De hecho, ser mayoría simboliza para el Sindicato la posesión y el control. La asistencia y la mayor cantidad de afiliados son dos formas distintas de significar existencia y fuerza. Ambas se retroalimentan entre sí para unificar al grupo y constituyen dos maneras de hacer que un sindicato pueda construir estrategias organizacionales.

6.3. EL CALENDARIO FESTIVO

Se mencionó que, para que exista un óptimo manejo de los componentes de toda la organización, la colectividad de minitransportistas dividió su territorio en tres sectores. Hoy en día, esa división persiste en tanto administración territorial, siendo el dispositivo principal para coordinar eficazmente todos los actos que conciernen a la colectividad, que simboliza la posesión del territorio en parcelas o en trazos espaciales manejables, donde se producen interacciones más frontales, cara a cara.

Por tal razón, los tres sectores continúan al mando de representantes que son llamados jefes de sector. Cada uno cuenta con un pequeño directorio, con responsabilidades específicas, integrado por un jefe de sector, un secretario de deporte y

un secretario de hacienda.¹²⁵ Todos estos cargos son elegidos durante sus reuniones, mediante la aclamación o la votación a mano alzada, en distintos meses durante el año. El sector Constantino de Medina acostumbra elegir a su jefe de sector a finales de enero, el sector Panorámica lo hace en abril y el sector José Manuel Sempértegui lo elige en septiembre. Solo los afiliados que pertenecen al sector tienen voz y voto.¹²⁶

Los jefes de sector se encargan, principalmente, de dirigir los siguientes eventos: las fiestas de Carnaval, el campeonato relámpago realizado por el aniversario del Sindicato y el campeonato interno. Además, presentan a sus respectivos frentes de postulación para las elecciones del directorio del Sindicato. También tienen la función, desde sus respectivos sectores, de establecer un control más cercano y, a la vez, ser un engranaje entre el directorio y las bases.¹²⁷ Ciertamente,

125 El jefe de sector debe hacerse presente en situaciones de urgencia, para coordinar acontecimientos generales que atañan a la colectividad del Sindicato, o para acordar qué medidas se tomarán con los otros jefes o con el cuerpo administrativo general. El secretario de deportes tiene la responsabilidad de organizar los campeonatos de fútbol (en coordinación con el jefe de sector), las fiestas de Carnaval (aunque él asume la principal responsabilidad junto con los otros dos). El secretario de hacienda trata los asuntos de recaudación de fondos para la compra de overoles y para pagar los costos de otras variadas actividades.

126 Según el registro del Sindicato, hasta el 2014, cada sector agrupaba las siguientes cantidades de afiliados: 65 en el sector Constantino de Medina, 57 en el sector José Manuel Sempértegui y 57 en el sector Panorámica.

127 Los jefes de sector también tienen la competencia para resolver los conflictos internos de su sector, en primera instancia. Desde el inicio, ellos lideran y evalúan el conflicto para darle una solución o decidir remitirlo al directorio (cuerpo administrativo general del Sindicato). Resolver el conflicto interno representa para el jefe de sector contar con un tacto fino para considerar la magnitud real del

en los hechos, el cuerpo administrativo (directorio) es el encargado de comandar a toda la organización, pero ello no sería posible sin los jefes y sin la división administrativa dispuesta para los tres sectores.

Ahora bien, las actividades colectivas organizadas por el Sindicato son variadas y se celebran según su jerarquía y de acuerdo con el calendario de eventos. Primero está su aniversario, que está vinculado con los preparativos para las elecciones del nuevo directorio (abril); este, una vez electo (mayo), tomará el mando para planificar y llevar a cabo todos los acontecimientos que conciernen a dicho festejo, como el campeonato relámpago de inicios de julio.¹²⁸ Posteriormente, el directorio debe organizar el campeonato interno (celebrado en septiembre), en una fecha que cronológicamente es muy cercana al desfile de la zona por su aniversario y en el cual el Sindicato también participa.¹²⁹ Entre febrero y marzo, se inician las fiestas de Carnaval, con las respectivas *ch'allas* (ofrendas), dando cierre al ciclo del calendario festivo de la organización.

conflicto y, de esa manera, determinar si es posible resolverlo entre las partes o si es necesario enviarlo para ser discutido en la asamblea interna del sector. Cuando las propuestas en ambas instancias fallan o si se considera que el conflicto es de gran magnitud y escapa a la competencia del jefe de sector, el caso debe ser remitido al cuerpo administrativo general. Es preciso notar que los conflictos internos son distintos a los de la explotación del territorio; principalmente se presentan casos de competencias desleales entre los afiliados y la falta de cumplimiento a cabalidad de su trabajo. Además, no se debe olvidar que existen problemas de índole moral.

128 El 10 de julio se corona al campeón y, al día siguiente, se realiza la fiesta de aniversario.

129 Las fiestas de fin de año, como la Navidad y el Año Nuevo, no son muy festejadas en la organización, aunque se solía repartir panetones y overoles a los afiliados. Ahora, que se realice o no esta actividad depende de si el fondo económico es o no suficiente para cubrir los gastos.



Encomendaciones rituales previas al partido por el campeonato interno del Sindicato. (Foto: Julio Cesar Mita.)

6.3.1. EL ANIVERSARIO DEL SINDICATO

Las labores dirigidas al festejo y a la realización del aniversario se constituyen en una responsabilidad titánica y son encomendadas al directorio de turno, para que las comande.

Según las observaciones realizadas el 2013, el directorio debe cobrar a cada afiliado 60 bolivianos (suma que se va actualizando cada año) para cubrir los distintos gastos de la fiesta. El dinero es dispuesto para el pago de las invitaciones, algunas destinadas a los dirigentes de la Federación Andina de Chóferes Primero de Mayo (para que envíen a sus representantes a la posesión del nuevo directorio), a la Junta de Vecinos (específicamente a su presidente), a algunas asociaciones establecidas en la Feria de Villa Dolores (como la Asociación de Patatas y otras) y a la Dirección de Tráfico y Vialidad del Gobierno Autónomo Municipal de El Alto.

Ese dinero también es destinado a la compra de la comida que se servirá durante el festejo¹³⁰ y a la contratación de una amplificación que se encargue de la música, que usualmente va acompañada por otros grupos autóctonos (tarquedas o moseñadas), los cuales amenizan la celebración. Igualmente, se usa para pagar el alquiler del local, que por costumbre es el conocido salón de eventos “Las Estrellas”, ubicado en la zona Villa Dolores. Por lo general, se intenta alquilar un ambiente ubicado en el corazón de la Feria, para así, de alguna manera, remarcar la pertenencia y la posesión del territorio; también porque simplemente resulta más fácil y cómodo.

6.3.2. UNA FIESTA DEPORTIVA

Principalmente, el Sindicato organiza dos campeonatos al año. Celebrando su aniversario, se realiza un primer torneo que, en palabras de los afiliados, es un campeonato relámpago que se juega en cuatro fechas.¹³¹ El segundo se desarrolla en septiembre y es conocido por el Sindicato como “campeonato interno”; se juega en cuatro fechas.

Ambos eventos deportivos son planificados para los días en los que el servicio de los minittransportistas no es muy requerido en la Feria de Villa Dolores; es decir, lunes y miércoles.¹³²

130 El 2013, la comida fue preparada por algunas esposas de los miembros del directorio; sin embargo, lo frecuente es contratar el servicio.

131 El 2013, estas cuatro fechas fueron: lunes 1 de julio, miércoles 3 de julio, lunes 8 de julio y miércoles 10 de julio.

132 Muchas veces, los representantes de los comerciantes asistían a las reuniones del directorio para quejarse de que no había cocheros los días de campeonato, criticando al Sindicato por priorizar los partidos y dejar de lado su trabajo. En respuesta, el secretario general de 2013, Edwin Felipe, trató de solucionar el problema, habilitando a algunos cocheros para que trabajasen durante esas fechas: “Mandaremos a los cumplidores” (los que no tenían faltas,

Durante las fechas del campeonato, se lleva a cabo un control de asistencia riguroso, de manera que todos los afiliados participen apoyando a sus equipos. Se reparten fichas y se pide la tarjeta de operación. Quienes no asisten son sancionados monetariamente.

La organización recae sobre todo en el directorio de turno, a la cabeza del secretario de deportes, quien se encarga de cobrar las inscripciones a cada equipo. El directorio también reserva la cancha, contrata a los árbitros, elabora el rol de partidos y realiza el control de asistencia general de todos los afiliados, mediante la entrega de fichas y de la tarjeta de operación.

El directorio no es solamente el organizador, también participa del campeonato con un equipo, Por su parte, los tres sectores y sus respectivos jefes deben inscribir a dos equipos que los representen, al margen de hacer controles de asistencia de los afiliados y de realizar el cobro de las cuotas para cubrir los gastos. Igualmente, los estibadores presentan dos equipos, pero no en representación de un sector, sino de modo independiente.

En la gestión 2013, el campeonato interno estuvo conformado por los siguientes equipos:

etcétera). Lo cierto es que el Sindicato no puede organizar sus acontecimientos de forma aislada; debe pensar y realizar sus actividades en articulación con los comerciantes o con aquellas personas con quienes interactúa en su espacio laboral, donde a diario se despliegan relaciones de fuerza. Bajo ese marco de relaciones, no es extraño que las vendedoras busquen influenciarlos, pidiendo un mejor servicio de los cocheros; asimismo, la organización también puede influenciarlas, al controlar la oferta y la demanda de su servicio y al establecer las tarifas. Las vendedoras pueden mostrar al directorio su molestia mediante quejas u otros mecanismos. Por ejemplo, el 2014, se supo que una asociación quería crear otro sindicato de minittransportistas en la Feria de Villa Dolores, a la cabeza de un dirigente apellidado Usnayo. Más allá de la alarma y de la paranoia al interior del Sindicato, ese evento no tuvo más efectos y se resolvió hablando con los representantes de esa asociación, con los que se negoció un buen trato.

Tabla 21: Equipos según sector o grupo, 2013

Sector o grupo	Nombre del equipo
Constantino de Medina	Constantino "A"
Constantino de Medina	Constantino "B"
José Manuel Sempértégui	Central Sempértégui
José Manuel Sempértégui	Juvenil Sempértégui
Panorámica	Sol Oriente
Panorámica	Bajo Fianza
Estibadores "C"	Unión Andino
Estibadores	Iberia
Directorio de turno	11 de Julio

Fuente: Elaboración propia.

El campeonato comienza cuando se distribuye el lugar deportivo y cada sector del Sindicato se apropia de un espacio en las tribunas. Como es costumbre, el sector Constantino de Medina se sitúa al Este, el sector Panorámica ocupa el Oeste y el sector José Manuel Sempértégui se instala al Sur. Antes de que los afiliados se instalen en sus lugares, los jefes de sector realizan el control de la asistencia, recogiendo las tarjetas de operación de cada uno y recaudando de 15 a 20 bolivianos por persona, para cubrir los gastos del equipo, como el pago de la inscripción, el derecho de cancha, las camisetas, los refrescos, la comida y la coca.

Una vez que el partido se inicia, cada sector apoya a su respectivo equipo. Culminado el juego, el secretario de deportes (o en su defecto el secretario general) entrega las tarjetas de operación al jefe de cada sector, quien se ocupa de devolverlas a sus propietarios. Posteriormente, algunos permanecen en la cancha para compartir con su sector o, quizás, con algún otro sector, si lo conocen y lo aceptan.

Al finalizar el campeonato, se realiza la premiación de los equipos ganadores. Asimismo, los torneos, que en sí son una fiesta deportiva, se festejan con comida y son amenizados

primero con la interpretación de un grupo de tarqueada y, luego, con la amplificación contratada.¹³³

Respecto a las premiaciones, en algunos casos, se entrega dinero al equipo ganador, según la decisión del sector. Por ejemplo, el 2013, el equipo del sector Panorámica decidió comprar una caja de cerveza, mientras que el monto restante pasó a su fondo económico.

Un día de campeonato en el Sindicato se vive como describo en el siguiente relato:

La cancha está más o menos repleta, no igual a la del [campeonato] relámpago (aunque la división del espacio en la cancha es

133 La teoría de movilización de recursos expuesta por Charles Tilly y Sidney Tarrow menciona que los movimientos sociales son capaces de producir repertorios de acción colectiva, mediante un cúmulo de experiencias, habilidades y saberes (en Mamani, 2004). Desde esa perspectiva, podemos interpretar que para la Marcha del Carretonazo, al igual que para otros actos colectivos del Sindicato, se movilizan diversos recursos, apelando al conjunto de experiencias, habilidades y saberes de los afiliados. Por ejemplo, refiriéndose a la parte operativa de la marcha, Eliseo (delegado de la Federación) decía: “[...] todos debemos traer algo, no podemos ir con las manos vacías”. La organización respondió mostrando cómo algunos cocheros habían sido miembros de las tarqueadas (el Sindicato cuenta con un grupo interno conformado por sus afiliados), por lo que no se hicieron lío de acompañar la marcha. Por otra parte, existen organizaciones paupérrimas que no pueden generar y concentrar sus propios recursos económicos, pero que sí, tal vez, pueden gestionar otro tipo de recursos y distribuirlos. No obstante, si la solidaridad tiene un papel en la gestión de estos recursos, también existen posiciones individuales de no colaboración; básicamente piensan en usufructuar el territorio, rehusándose a dar dinero para la realización de acciones colectivas (fiestas u otros eventos) y pidiendo que utilicen los recursos de la organización, pues no están dispuestos a hacer sacrificios individuales (dar cuotas) en beneficio de la colectividad (actos festivos para fomentar la cohesión).

igual). En las jardineras, cerca a la puerta de entrada a la cancha enmallada se encuentran los del sector José Manuel Sempértegui; los del sector Constantino de Medina están detrás de la puerta de la cancha, que está cerca de la avenida Panorámica; y los del sector Panorámica ocupan el oeste de la cancha, en la esquina. Los grupos, que están por sector, están tomando cervezas y refrescos, y los del sector Constantino de Medina 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, están puestos dos parlantes que son del Sindicato.

Me acerco a la mesa que se encuentra cerca a la puerta de entrada de la cancha. Ahí está controlando el “Choco”, que en la anterior reunión del directorio recomendó que, esta vez, para el directorio deben jugar los mejores, para hacer una buena presentación. Y veo que el siguiente partido son los *seniors* (mayores de edad): “Las Mascotas” *versus* “Los Pesaditos”, nombres con sátira ingeniosa de parte del “Tío” José, jefe del sector Constantino de Medina.

Se alista el equipo del directorio y Edwin dice que hay que buscar un “blanquito” (alcohol de litro) para *ch'allarse* antes de entrar. Roger, antes de ingresar a la cancha, me dice que les saque foto, pero al final del partido [...], ¡por ahí perdían! Ellos quedarían mal si se hacen sacar al principio. Los del directorio se enfrentan a los Estibadores “C”, dirigidos por Felipe. El partido es intenso, hay comentarios de que los estibadores se trajeron [jugadores] contratados; que ninguno de los que está jugando ahora había jugado en el [campeonato] relámpago. Un afiliado dice: “Tienen que reclamar. ¿Cómo a nosotros nos prohibieron que jueguen otros que no sean del Sindicato y ellos se traen contratados?”.

El partido continúa, 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 contra los de afuera. Los del directorio empataron con goles del “Zas” y de Freddy. Todos coinciden en que el primer gol fue una “vacuada” de Freddy (se los gambeteó a todos), y él es el héroe que salvó el partido con un empate.¹³⁴



Un equipo del Sindicato, después de un partido de fútbol. (Foto: Julio Cesar Mita.)

6.3.3. EL ANIVERSARIO DE VILLA DOLORES

La participación del Sindicato de transportistas manuales en el desfile por el aniversario de la zona Villa Dolores es una actividad que estrecha su relación con el territorio de trabajo. En el acontecimiento, no solamente están presentes los mini-transportistas, sino también las distintas organizaciones que operan en la zona.

¹³⁴ Cuaderno de campo, 4 de septiembre de 2013.

Recordemos que la zona Villa Dolores es un espacio comercial y, por ello, tiene una fuerte presencia organizacional que repercute en la apropiación de todos los espacios. Cuando se realizan los desfiles por el aniversario zonal, es posible notar que cada asociación participa con todos sus afiliados; de ese modo, tratan de demostrar su fuerza organizativa y su importancia en la zona, así como su legitimidad en el territorio. Si bien la zona también realiza una entrada folklórica por el aniversario, el Sindicato no participa en tal celebración. Esto porque, según afiliados, es un evento más para los vecinos de la zona y para algunos sectores del comercio.

El 2013, participé en los actos por el aniversario zonal y registré mi experiencia en el cuaderno de campo de ese día:

Antes de dar encuentro al Sindicato, paso por el palco situado cerca de la Plaza Juana Azurduy de Padilla (la plaza central de Villa Dolores). En ese palco estaban funcionarios de la Alcaldía y otras autoridades zonales. A medida que iba en busca del Sindicato, pasaban organizaciones de diferentes gremios (como de la Alasita, de los comerciantes minoristas, etcétera). Llamaba la atención que algunas asociaciones, como los productores de alimentos, estén vestidos con “ropas tradicionales”; es decir: las señoras llevan polleras de color rosado chillón, mantas de color vicuña o guanaco (café), y los hombres [están] con pantalones de tocuyo 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 [adornos] amarillos.

Llegué a la última de las organizaciones que desfilaba. Allí estaba el Sindicato. Dijeron que estaban en el último puesto porque se habían acabado los números que estaban repartiendo y, además, porque llegaron tarde. Escuchando a los afiliados, uno dijo: “Nos han botado atrás, estábamos adelante”. A la cabeza está Carlos, con el estandarte que dice: “Sindicato de Minitransporte, Estibadores y Serenos”. Detrás de Carlos están cuatro señoras de pollera. Todos los afiliados están vestidos de civiles, la mayoría

está 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 sí entrarían con overoles, coordinando días antes [para] que se les entregue overoles nuevos.

Llegamos al palco. Ahí, las autoridades saludaban a los minitransportistas; y los que estaban a la cabeza, que son del directorio, saludaban extendiendo la mano. Las señoras se quitaban sus sombreros y saludaban. Todos los afiliados marchaban de manera formal; es decir, se parece a la marcha del cuartel, del colegio, etcétera. Estos [son] “*habitus* cívicos” incorporados en los cuerpos de los cocheros.

Los afiliados continuaron la marcha. Ya de forma desordenada, se dirigieron con rumbo a la oficina del Sindicato (a la calle 4). Llegando, se repartieron las fichas (también se repartieron al principio de la marcha, en el momento de formación). Al terminar de entregar las ficha, el secretario de hacienda, Eugenio, trajo seis *t’eyes* de marca Coca Quina, que luego Edwin repartió, llamando a los jefes de sector. Lo extraño es que sobra un *t’eye*. Y Edwin llamó a los estibadores y no apareció nadie, solo Antonio. Termina el desfile. Me despido y subo a la calle 1. En el trayecto, veo que algunos afiliados ya estaban con su overol y su coche, otra vez dispuestos a trabajar pasada las catarsis cívica zonal. Otros, como ya eran las 12:45, estaban almorzando en los anaqueles [quioscos] del mercado, donde por costumbre frecuentan merendar.¹³⁵

6.3.4. EL CARNAVAL Y LA CH’ALLA

Todos los actos del calendario festivo del Sindicato de principio de año se dan inicio con la planificación de su organización, dirigida por el directorio de turno. Además, en la

135 Cuaderno de campo, 13 de septiembre de 2013.

asamblea general, se toman las decisiones sobre cómo se realizará el festejo.

El 2014, siendo el tema de los festejos uno de los de mayor discusión en la asamblea (siempre se pone a debate esta cuestión, llegándose, también siempre, a la misma conclusión), resultó interesante notar que había dos posiciones respecto a su realización. José Cutipa decía que se debía hacer “como de costumbre”, “como se hace siempre”: primero, *ch'allar* la oficina y después a los sectores, para luego compartir ahí. La otra posición era la del directorio, que insistía en que eso los desunía. Su argumento era: “¿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”. Por tal razón, para el directorio, lo más recomendable era *ch'allar* la oficina y luego a los sectores, y también contratar un local, en cuya privacidad, al final de las celebraciones, todos debían reunirse para que a cada sector se le diera la cantidad de cerveza que le correspondía. De ambas posiciones ganó la segunda.

En general, si bien se acuerda con anticipación cómo se realizará la *ch'alla* íntima del Sindicato, también existen otras actividades previas, como la visita a la Federación Andina de Chóferes Primero de Mayo y la invitación que se extiende a la Junta de Vecinos para actualizar su relación. Veamos cómo se desarrollan ambas:

LA CH'ALLA EN LA FEDERACIÓN ANDINA DE CHÓFERES PRIMERO DE MAYO

Llegamos al edificio de la Federación Andina de Chóferes Primero de Mayo que está ubicado detrás de la cancha Maracaná, entre las calles 10 y 11 de Villa Dolores. Es de cuatro a cinco plantas; está 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 serpentinatas, metiendo cervezas. Subimos las gradas hasta el segundo piso. Entramos a una especie de salón de fiestas. En el salón, tomamos asiento.

Un hombre entra al salón con cuatro cajas de cerveza y las entrega, en nombre del Sindicato, al secretario ejecutivo de la Federación, Silverio Paca (ocupó ese cargo hasta junio de 2014), quien posteriormente toma la palabra y dice: “Estas cajas son de los *transportistas pesados*”. Hace toda una alegoría al cumplimiento de esta organización y después da la palabra al secretario general del Sindicato (Edwin). Cuando Edwin iba a tomar la palabra, Paca, que con gran elocuencia había estado pontificando al supuesto sector motorizado al que representaba el Sindicato, tuvo que corregir su error. Luego, toma la palabra Edwin y continuamos con la *ch’alla* de la Federación [...].¹³⁶

LA CH’ALLA EN LA JUNTA DE VECINOS Y LA CH’ALLA DEL SINDICATO

En el camino, encuentro a Freddy, que está yendo a guardar su coche y a *ch’allar*lo. Me dice que vayamos, pero estoy apurado, ya que, según lo programado, la *ch’alla* de la oficina debería haber empezado a las 9:00 y ya casi son las 10:00. Llego 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*. Alisto los equipos de música junto con Evaristo. Colocamos los equipos en la pared exterior de la oficina y hacemos tocar [la música]. Los compañeros pusieron sillas cerca de la puerta de la oficina. Consideramos, junto con Evaristo, que tal vez falten parlantes. Yo digo que ya me presté dos más de mi hermana y que están a disposición, solo que hay que ir a traerlos del puente Bolivia. Edwin me manda junto con el “Hacienda” (Eugenio) a traer los parlantes. Vamos con Eugenio [...]. En el camino, le pregunto [...] del día sábado, sobre la *ch’alla* que se realizó en la Junta de Vecinos, ya que no pude ir; él me dice que fueron a las dos de la tarde, con cuatro cajas de cerveza, como es de costumbre. Recogemos los parlantes y volvemos a la fiesta. Llegamos al

136 Cuaderno de campo, 28 de abril de 2014.

local “Marisol”. Descargamos los parlantes y vamos a la oficina que está a unos cien metros de allí.

Son las 11:30, aproximadamente. En la oficina está la mayoría del directorio. Ya pasó la *ch’alla* [...]. En la puerta está un *tari*¹³⁷ y, en el piso, están puestos coca, alcohol y unas sillas alrededor, donde están sentados los afiliados. Tomo el mando del equipo de música y me pasan vasos de chela [cerveza], 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 *ch’alla*, y otros nos quedamos en la oficina.

Después de estar en la oficina, voy al baño municipal de la esquina de la calle 4. Cerca de ahí están los del sector Constantino de Medina comiendo fricasé de pollo, que seguramente hicieron preparar por encargo de José (jefe de sector). Me encuentro con Alfredo, con quien compartimos unas chelas, y le digo que vayamos a ver a los [otros] sectores, y él acepta. Bajamos en busca de los del sector José Manuel Sempértegui. Los encontramos en la calle 6. Están compartiendo cervezas, sentados cerca de una tienda. Calculo que están como 30 a 40 personas del sector. Ahí, también están algunos del directorio, los que fueron a *ch’allar* por sector. Voy donde Alfredo y nos dirigimos a la avenida Panorámica; para esto, pasamos por la avenida Romero hasta llegar a la avenida Arica.

En la calle 5, nos detenemos; están armando parlantes en una especie de palco de armazón de metal que cierra toda la calle. Alfredo dice que esa asociación tiene plata, que por eso hacen armar así. Llegamos a la calle 3 de la avenida Arica y la avenida Panorámica. Ahí están los del sector Panorámica. Me acerco [...], están tocando tarqueada y comiendo [...] *apthapi*, y compartiendo cervezas. Voy saludando. Reconozco a Basilio, Hernán, Melesio, Carmelo. En ese momento, llega el directorio, saludan a

137 Tejido para llevar comida o coca.

los del sector Panorámica con mistura en la mano y dando abrazos. Después de saludar, me retiro del sector y junto con 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,¹³⁸ de la buena. Coreamos esa canción:

Todas las mañanas
salgo a trabajar
Y el fin de semana
me pongo a tomar

No tengo a nadie[sic]
a quien mantener
No soy casado, solterito soy (bis)¹³⁹

Llegan los del directorio, que fueron a visitar a cada sector, y nos disponemos a ir al local “Marisol”, donde, mientras armábamos el equipo de música, van entrando los del directorio, agarrando cajas de cerveza que ponen cerca de la mesa. A medida que pasa el tiempo, van llegando más afiliados. Hasta que llega la tarqueada del sector Panorámica y empieza la fiesta. Las cajas de cerveza quedaron apiladas [...] [cerca de] la mesa donde estaba sentado el directorio; y se puso coca y cigarro en la mesa. También empezaron a traer las *kumuntas* (merienda), los nuevos, envueltas en un *tari*, que le daban al “General”, quien las ponía en la mesa.

Pasa el tiempo, hasta que el “General” toma la palabra y da las gracias y felicitaciones a la base, e indica que las *kumuntas* de los nuevos estaban puestas, e invita a servirse. Todos se arremolinan, tomando un poco de comida. Momentos después, el

138 Género musical muy popular en este tipo de fiestas.

139 Letra de la canción “No soy casado”, del grupo Maravilla. Disponible en: https://www.youtube.com/watch?v=_EHMBiELSmk

“General” repartió las cajas de cerveza (tendrían que haber sido 18 cajas de los nuevos que entraron después de febrero) por sector. [El sector] Constantino de Medina estaba a la izquierda del ingreso del local; [el sector] Panorámica, en la esquina de la derecha; y, más abajo, [el sector] Sempertegui. Pasa el tiempo y la fiesta es más intensa. Mi madre vino y la presenté a los afiliados. Roger dice que irán (parte del directorio) a la calle 5, porque los habían invitado una asociación de vendedoras y tenían que ir con seis cajas de cerveza (donde el Usnayo). Después de que se fue parte del directorio, empezaron a irse muchos afiliados, quizá a continuar por otros lugares de la Feria.¹⁴⁰

Los eventos descritos son ejemplos de las festividades del calendario de celebraciones del Sindicato. Se trata de soportes relacionales que unen a los agentes (los afiliados) con su organización laboral, la cual se va abriendo paso para construir conexiones con otras instituciones, mediante el despliegue de mecanismos de movilización, echando mano a la memoria cultural de sus miembros, a la función operativa de sus tres sectores, etcétera. Por eso, el Sindicato funge como un eje integrador y es capaz de concertar movilizaciones como el día del paro y la Marcha del Carretonazo, constituyendo de ese modo, además, la identidad del minitransportista.

Los mecanismos mediante los cuales se expresan los soportes relacionales y aquellos que actúan sobre los afiliados son moldeadores de una identidad territorial, segmentada en los sectores pero unificada y articulada a partir del conjunto de la organización. En el ámbito social, los tres sectores administrativos actúan como entidades separadas, forjando sus subidentidades en actos como los campeonatos internos y la *ch'alla* por sectores —eventos relatados previamente—. Competir y hacer quedar bien a su sector dentro de la organización son esfuerzos constantes, “luchas” internas para evidenciar al sector con más prestigio. Se trata de acciones simbólicas que buscan mostrar a los demás que hay un sector que prevalece entre los tres (el más

140 Cuaderno de campo, 3 de marzo de 2014.

organizado, el más cohesionado) y que es poseedor del derecho legítimo de hegemonizar y de comandar al Sindicato.

Producto de esos conflictos, existen rivalidades sectoriales, aunque no llegan a extremos, esto porque, en última instancia, toda la organización laboral debe reaccionar como un todo o, siguiendo a Luis Víctor Alemán, se estructura una pertenencia colectiva a partir de oposiciones circunstanciales; de lo contrario, las rivalidades sectoriales irían en detrimento de todos (2008: 163). Pero esto no borra las tensiones entre los sectores y la organización, donde los pactos no son necesariamente verticales desde la jefatura hacia la base, sino una constante influencia de poder de ida y vuelta (Samanamud, 2003).

El directorio, por su parte, está encargado de canalizar esta tensión por medio del siguiente discurso: “Somos un solo Sindicato”. Los nuevos afiliados van convirtiéndose en receptáculos de la identidad de cada sector, mediante estos actos, gracias al principio de obligatoriedad que es centralizado por la jefatura del grupo. Por tal razón, se hace un control constante de las listas, como también se vela para que todos los del sector participen en los festejos con su presencia y con aportes en dinero o en cerveza u otra bebida, para que los actos se desarrollen adecuadamente. De esa manera, también el afiliado se articula identitariamente a la organización, la cual le dotará de una identidad general, un sentimiento de pertenencia, en contraposición con los de afuera, contra aquellos que no son parte del Sindicato.

En sentido estricto, la identidad general no es otra que la de la organización. Se la puede apreciar durante la fiesta por el aniversario del Sindicato, cuando todos los afiliados festejan a la entidad que los cobija y les sirve de bastión que resguarda sus fuentes de trabajo.

La identidad que el Sindicato busca transferir a todos sus integrantes es una identidad laboral fuertemente territorializada y arraigada a la totalidad del área de trabajo: la Feria de Villa Dolores. Así, la identidad del afiliado es el resultado de una internalización del principio básico referido a conquistar y a reconquistar su espacio laboral, mostrándose ante los demás

como una institución altamente organizada. La reconquista y la defensa del territorio de trabajo son parte de la identidad del minittransportista. Se trata de una constante actualización de las relaciones de fuerza con la Junta de Vecinos y con otras asociaciones asentadas en la Feria.

Respecto a la Junta de Vecinos, el Sindicato sigue estrategias como participar en el desfile de la zona o ir con cajas de cerveza en mano a la sede de Villa Dolores, en el Carnaval, entre otras acciones. Con las organizaciones asentadas en ese espacio, la estrategia se despliega a partir de acuerdos dialogados y, a veces, pactados con los visitantes, durante festejos como el Carnaval, también llevando cerveza. Del mismo modo, al igual que otros grupos asentados en la Feria, el Sindicato trata de evidenciar su importancia y su legitimidad en la zona, participando y mostrándose lo mejor posible en el desfile por el aniversario zonal.

Como se podrá notar, con los actos festivos, el Sindicato va constituyendo una identidad que, posteriormente, se extiende a sus afiliados. Sin embargo, ¿será posible decir que esa forma de centralización de recursos y de redistribución bajo relaciones recíprocas no se diferencia en algún aspecto con la de otros sectores del transporte (por ejemplo, el transporte público de pasajeros)? (Alemán, 2008). Para responder a esa pregunta, se deben poner de manifiesto algunas diferencias importantes y ciertas particularidades del Sindicato.

En primer lugar, el Sindicato ha instrumentalizado a su organización para que sea un medio que no solo proteja su espacio laboral, sino que, también, dote al afiliado con una identidad dignificada, siendo capaz de ser el puente (núcleo) que los integre y les dé una voz en otros niveles. Su enrolamiento y su participación en la Federación Andina de Chóferes Primero de Mayo hasta el 2013 y en actos como los desfiles son pruebas de esos intentos.

En segundo lugar, como ya se dijo, el Sindicato tiene un control estricto de la presencia de los afiliados en su territorio, en actos festivos y en otras acciones colectivas, mediante listas de asistencia. Esto incluso puede ser interpretado como estar “entre la vida y la muerte organizacional”, esto es, entre

la existencia o la extinción de la organización laboral, dada la sutileza y la fragilidad en el manejo y la posesión de su espacio laboral, al igual que 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 que el transporte manual sufre un tipo de estigmatización, cuya raíz se asienta al vincularlos con el atraso, la desorganización, el nomadismo laboral, la invisibilización, la miseria, etcétera. Esta clase de desacreditación hacia ese grupo laboral también repercute en la construcción de la identidad del transportista manual, que se fue formando y relacionando en negación a tales estigmatizaciones externas, en una especie de recurrente oposición simbiótica. Solo de esa manera es posible entender que el directorio y la organización en sí, mediante las asambleas y otros acontecimientos, esté en constante lucha—incluso obsesiva— para hacer prevalecer conductas morales, que son una especie de núcleo moral del Sindicato y que se pone en práctica al hacer cumplir una norma de disciplina a sus integrantes en la que se contemplan conductas como: respetarse entre afiliados, y a las *ghateras*, no consumir bebidas alcohólicas teniendo puesto el uniforme y en el área de trabajo, y mantener limpio y en buenas condiciones su overol (que no sea andrajo o una versión del saco de aparapita), entre otras.

Por otra parte, existe una diferencia en la composición y en la distribución de esos estigmas dentro del Sindicato: los llamados *q'ipiris*/aparapitas (estibadores no afiliados) son quienes estarían más relacionados con ese tipo de estigmatizaciones, mientras que los cocheros/minittransportistas agruparían a aquellos que no son considerados como portadores de tales estigmas, debido a su más elevado posicionamiento económico y social en el contexto de la Feria. Paralelamente, esa interpretación es producto de la estabilidad económica de los cocheros, la cual refleja la estabilidad organizativa del Sindicato. También puede interpretarse como símbolo de prestigio organizativo, puesto que se trata de la modalidad dominante en

la organización (e incluso en el transporte manual en todo El Alto) y en la Feria.

Sin embargo, vistos fuera de la organización y de su microcosmos social, a los transportistas manuales se los podría despojar de sus diferenciaciones internas y de todas sus peculiaridades, y se los podría leer como individuos inconexos que laboran de manera desorganizada, como un sector retrasado, miserable, etcétera. Esto por ser el blanco de los estigmas citados y que, quiérase o no, repercuten en el Sindicato, a pesar de los argumentos expuestos. En algunos escenarios, los cocheros pueden asumir los estigmas del *q'ipiri* o del aparapita y “ministrizarlos” (Goffman, 2006); es decir, tratar de sacar provecho estratégicamente de esa identidad deteriorada prestada y reclamar una identidad dignificada, mostrando sus símbolos de prestigio.

La estigmatización del transporte manual se atestigua en distintos escenarios, según los cuales se la puede interpretar de diferente modo. Debido a la complejidad del tema, en el caso del Sindicato, se pueden citar tres escenarios. En el primero, existe una clase de estigma espectral, en un espacio abstracto y general, cuando el transporte manual es considerado o discriminado por la sociedad porque se lo relaciona con categorías de trabajos menospreciados y “subdesarrollados”, destinados a un grupo de campesinos migrantes de una “etnia retrasada” que es asociada a una iconografía de miserabilidad. Un segundo escenario se produce en el relacionamiento del Sindicato con otras instituciones, como la Federación Andina de Chóferes Primero de Mayo, que estigmatiza a la organización cuando considera a los afiliados como poseedores de un medio de trabajo y de un proceso laboral inferiores o los del transporte motorizado. En el tercer escenario, referido a la vinculación del Sindicato con la Federación, con las instituciones estatales y con las organizaciones no gubernamentales, se sitúa la relación estigmatizada del transporte manual no necesariamente por asociarlo a una etnia o a una raza con pautas culturales consideradas “atrasadas”, sino bajo un discurso instrumentalista —orientado al uso— que condiciona a la organización a someterse a una superación laboral y ser el

blanco de distintos ensayos sociales y prebendales, desde un discurso, al mismo tiempo, “miserabilista”. En las siguientes secciones, continuamos con la comprensión de la identidad del transportista manual, desarrollando esos tres escenarios.

6.4. EL SINDICATO, LAS INSTITUCIONES Y LA SOCIEDAD

Por un tiempo, el Sindicato de minitransportistas de Villa Dolores estuvo afiliado a dos federaciones. Ambos enlistamientos constituyen una estrategia organizacional, ya que, por una parte, sirven para cubrir las necesidades materiales y la trama del resguardo del espacio laboral de la organización, y, por otra parte, representan acciones colectivas ejecutadas en la búsqueda de reconocimiento del sector y de todo el transporte manual. Ese juego estratégico muestra, a la vez, cómo el Sindicato manifiesta su descontento con la Federación Andina de Chóferes Primero de Mayo, provocando que su afiliación a ese ente matriz sea considerada con menos importancia. A la par, la constitución de la Federación de Trabajadores con Carretón y Estibadores del Departamento de La Paz, y la consecuente afiliación del Sindicato, resulta de mayor relevancia para los afiliados, quienes encuentran en ella una respuesta parcial a sus demandas insatisfechas.

Las necesidades y las expectativas de los miembros del Sindicato guían las decisiones de la organización al momento de relacionarse con ciertas instituciones. De manera implícita, parecería que no importa a qué federación se pertenezca, sino cuál es la más apta para resolver sus demandas. Por tanto, cabe hacernos la siguiente pregunta: ¿con quiénes se puede llegar a integrar una verdadera red de resolución de problemas, desde la experiencia y las expectativas del Sindicato? Como indica Javier Auyero (2001), no se puede calificar a sectores “paupérrimos” (con cargas valorativas y prejuicios) sobre si está bien o mal que establezcan redes clientelares; se requiere ver el trasfondo que los predispone a actuar de tal modo, porque todo esto es parte de las estrategias de sobrevivencia en una sociedad segmentada y polarizada (*ibid.*: 20). Se trata de un elemento esencial, pues “el acto dramatiza redes informales existentes con anterioridad

a la manifestación pública y representaciones culturales compartidas” (*ibid.*: 28).

El sentido de pertenencia y de identidad, así como las representaciones culturales compartidas respecto a su estilo de trabajo, conforman otra corriente que también interviene en las acciones de los asociados al Sindicato al momento de afiliarse o de crear una federación que los acoga como ente matriz. Por ello, las actuales conductas hacia dicha organización, hacia sus federaciones, llevan a ciertas ambigüedades en la relación pragmática: afiliarse o no a una federación. Esto quiere decir que el Sindicato se articulará con aquella federación que no solamente sea capaz de subvencionar las necesidades materiales que internamente no lleguen a ser cubiertas, sino que, además, pueda identificarlo y representarlo cabalmente.

Ahora bien, para que el Sindicato se integre y plantee estrategias en una red de resolución de problemas, se debe intentar cubrir las necesidades materiales, como también cubrir o ensamblar rasgos de pertenencia y de identidad, moviéndolo al cuestionamiento —otra vez— de sí mismo y de su relacionamiento con los demás. Son justamente esas las redes informales que se tejieron con anterioridad y de las que habla Auyero (2001: 20-28). A causa de ello, la organización de minittransportistas posee distintas esferas de relacionamiento con diferentes características particulares y comunes, estando, por una parte, su vinculación con la Federación Andina de Chóferes Primero de Mayo y, por otra, con la Federación de Trabajadores con Carretón y Estibadores del Departamento de La Paz. A su vez, también se relaciona con organizaciones no gubernamentales, con el Estado y con la sociedad.

6.4.1. LA FEDERACIÓN ANDINA DE CHÓFERES PRIMERO DE MAYO

Esta Federación reúne a todos los trabajadores del autotransporte de la ciudad El Alto, en las distintas modalidades de transporte urbano, organizados en sindicatos.

Como se hizo evidente en los relatos compilados al inicio de este capítulo sobre el día del paro y la Marcha del Carretornazo,

el Sindicato de transportistas manuales está afiliado a la Federación Andina de Chóferes Primero de Mayo desde 1992, con el fin principal de estar mejor protegido. Vitaliano, uno de sus fundadores, fue parte del grupo de personas que impulsaron tal vinculación; tuvo la idea de que su organización debía tener una identidad cercana al transporte motorizado y no al gremial (comerciantes mayoristas y minoristas), ya que el segundo, en la ciudad de El Alto, no representa su modo de trabajo. Vitaliano decía: “Nosotros somos transportistas” (25 de noviembre de 2010). Otro motivo de la afiliación fue que, en la década de 1990, el Sindicato se vio obligado a consolidar su espacio laboral por medio de la Alcaldía de El Alto. Para ese cometido, legalizó su situación adjudicándose su área de trabajo con la Dirección de Tráfico y Vialidad, que por entonces les cobró cien bolivianos por las antiguas paradas establecidas. Sin embargo, debido a su reciente afiliación a la Federación de choferes, esta intercedió por ellos para que no se les cobrara por la concesión de su actual área de trabajo. Al mismo tiempo, para los transportistas manuales del Sindicato, dicha relación significó un respaldo frente a la Asociación de Transporte Libre 12 de Octubre que, por entonces, y hasta la actualidad, representa un conflicto por el territorio.

Por último, cabe citar que la Federación Andina de Chóferes Primero de Mayo apoyó en el proceso de tramitación de actualización de la personería jurídica del Sindicato el 2009. La adhesión a esa Federación implica el cumplimiento de ciertas obligaciones, como un aporte mensual de 150 bolivianos, la asistencia a los ampliados y a los festejos o donde se lo convoque, votar en las elecciones para la elección del directorio o acatar sus decisiones. A su vez, esta cumple ciertas responsabilidades con el Sindicato: envía representantes (asiste) al festejo de su aniversario, momento en el que se posesiona al nuevo directorio; actúa como veedor durante las elecciones del directorio, entrega diplomas de reconocimiento al directorio saliente, emite credenciales al directorio de turno y, además, apoya y orienta en los asuntos administrativos. Dichas acciones son realizadas siempre a solicitud del Sindicato y casi nunca por iniciativa de la Federación.

Al parecer, esa relación es un tanto paternalista, pues parecería que la Federación tutela al Sindicato. No obstante, se debe tener en cuenta que también se trata de un vínculo de *tomar y dar* (Bourdieu, 1997). La organización sindical, de hecho, apoya las resoluciones de la Federación, como por ejemplo los paros del sector de transporte motorizado, a pesar de que aquel nada tiene que ver con el transporte manual. Es decir, legitima a la Federación afiliándose y mostrando así que esta es la más grande del sector del transporte en la ciudad de El Alto; para conseguir más adeptos voluntarios. El Sindicato, en consecuencia, reclama un trato que le sea beneficioso porque cumple disciplinadamente sus obligaciones con la Federación, de modo que esta debe mantener esa relación de reciprocidad para no entorpecer la red de resolución de problemas del Sindicato y provocar así un distanciamiento.

Acerca de situaciones de distanciamiento entre ambas asociaciones, esto queda evidenciado en el relato sobre el día del paro. Se debió, en parte, a que ambos sectores no corresponden a una misma forma de trabajo. Ciertamente, no existe un mundo de vida forjado cabalmente desde la experiencia laboral cotidiana del transporte manual, aunque en razón de un discurso, y para encaramarse al prestigio que adquiere el transporte motorizado a los ojos de los transportistas manuales, se busque autoidentificarse con ellos. Si bien el Sindicato podría pertenecer a un mismo conglomerado organizado en tanto federación,¹⁴¹

141 Las organizaciones sociales en las ciudades de La Paz y El Alto están estructuradas en tres niveles jerárquicos: asociaciones o sindicatos, federación departamental y confederación nacional (Rojas, 1991). Las organizaciones de base o asociaciones vendrían a ser la expresión del Sindicato de Minitransporte de Carga Manual, Estibadores y Serenos de la Feria de Villa Dolores de la ciudad de El Alto; su nivel superior sería la Federación Andina de Chóferes Primero de Mayo y, en el mismo nivel, estaría la Federación de Trabajadores con Carretón y Estibadores del Departamento de La Paz.

eso no asegura que su acercamiento sea plenamente identitario en un espacio social organizado.

También debe pensarse que en el entorno del transporte existe una gama de jerarquías sociales (diferenciación) que responde a la posesión (propiedad) de un medio de producción considerado como superior a otro, y que desde allí se refuerza con otros capitales, como la educación y las relaciones sociales, políticas, simbólicas, etcétera (Alemán, 2008: 184).¹⁴²

En la fiesta de Carnaval, cuando los dirigentes del Sindicato se presentaron en la *ch'alla* de la Federación, todos se admiraron de que [...] correspondían al sector de tracción humana (como ellos les decían). Uno de los dirigentes dijo: “¿Qué 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 tono. Incluso el “Doctor” (un odontólogo de la Federación) tomó la palabra y dijo: “Si ellos pueden unirse, ustedes cómo no van a poder”, recordando el conflicto que tiene la línea de transporte Arco Iris con los vecinos de Villa Adela. Un decano de la Federación dijo: “Lo mejor que están haciendo es vida orgánica”. Hubo otros discursos exaltando la dignidad y la humildad de los cocheros. Después de los discursos repartieron las cervezas. Al final, Edwin exclamó: “¿Cómo me han agarrado, no me han querido dejar [ir]!”.¹⁴³

El 6 de julio de 2008, en una entrevista, pregunté a César cuál era la relación del Sindicato con la Federación Andina de

142 Como indica Luis Víctor Alemán (2008), en el transporte no existen clases sociales en un sentido estricto, sino diferencias por categorías laborales. Tal diferenciación social se estructura a partir de la propiedad del vehículo. No obstante, no opera fuera de las relaciones de poder, las cuales marcan los estatus sociales (jerarquización) al interior de la Federación y del Sindicato.

143 Cuaderno de campo, 28 de abril de 2014.

Chóferes Primero de Mayo. Él me respondió que no los tomaban en cuenta. Complementó su reflexión señalando: “Es que somos diferentes, ellos son con motor”. César afirmaba que no eran iguales porque los transportistas manuales tienen en su poder un medio de producción distinto al de la Federación, aunque ambos, en el fondo, realicen la misma acción laboral: el transporte.

El poder sobre un medio de producción considerado como superior establece estatus al interior de la Federación, desde donde se establecen superposiciones.¹⁴⁴ Otra manera con la que se expresa dicha diferenciación y también el distanciamiento es en el carácter de influencia (poder) entre las organizaciones de base y la toma de decisiones y de 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 tales organizaciones.

Para Alemán, la fuerza sindical en el sector de transporte público goza de un sólido y formalizado poder de movilización que se expresa cuando sus paros paralizan la ciudad (2008: 17). Sin embargo, muchas veces sucede que la organización de base (llámese asociación o sindicato) y su respectiva federación, más allá de tener un sólido poder de movilización, no

144 Sin embargo, existe una ambigüedad sobre este punto, una especie de doble sentido (Bourdieu, 1997). Al parecer, el transportista motorizado representa un nivel jerárquico superior al del transporte manual, razón por la que los cocheros quieren parecerse (emular, hacer mimesis) a los transportistas motorizados. Por ello llaman a su medio de producción “coche” y no carretón (también, quizá, a esto se deba que son cocheros/minitransportistas y no carretoneros); igualmente quisieron imitar paradas con hora y registro de salida, algo que nunca funcionó. ¿Acaso, inconscientemente, reproducen un anhelo de obtener el estatus reconocido de los transportistas motorizados? Paradójicamente, los transportistas manuales anhelan ser iguales al sector que los ignora, porque para la Federación Andina de Chóferes Primero de Mayo ellos existen marginalmente.

dejan de presentar relaciones de fuerza sustentadas en la ley de la organización de base más fuerte (una especie de “darwinismo organizacional”) que encubre los descontentos internos. Así lo evidencia Héctor Luna (2007) en el caso de los puestos de venta fijos contra los puestos de venta ambulantes. Ambas organizaciones pueden operar en un mismo sector e incluso estar afiliadas a una misma federación, pero tener intereses contrapuestos, lo que, en última instancia, se canalizará mediante el control de la federación (el interés de la organización más fuerte). El día del paro, por ejemplo, tal medida nada tenía que ver con la realidad del Sindicato, pero sus afiliados acataron la orden de la Federación porque en esa institución se viabilizan los intereses de los transportistas motorizados.

Las relaciones de jerarquía entre las organizaciones no solo ocurren por un posicionamiento económico, también se dan cuando se juzga a los otros como marginales, basándose en la fijación en un defecto que, en este caso, sería que el transportista manual no utiliza una máquina (un motorizado) o un medio de producción que sea “moderno” y costoso como símbolo de desarrollo. Es por ello que el Sindicato es considerado por la Federación como una organización de capital pequeño en su medio de trabajo, que desarrolla su labor con un sobreesfuerzo artesanal rudimentario, factores que igualmente repercuten al considerarlos indirectamente como actores secundarios de la Federación, aunque dignos, cumplidos y humildes.

Asimismo, pude notar que si bien el cochero puede lograr un ingreso que se acerque o incluso rebase el percibido por un transportista público, es estigmatizado por la Federación, la cual le atribuye rasgos valorados negativa o positivamente. Es lo que Erving Goffman (2006) señala cuando dice que el “normal” (en este caso el transportista motorizado) valora o denigra, de sobremanera, cualquier logro o falla del “estigmatizado”.

El desgano del Sindicato al acatar las decisiones de la Federación no solo se debió al hecho de aceptar decisiones nada relacionadas con su realidad, sino también porque no encontraron respuestas concretas (materiales) a sus pedidos para cubrir sus necesidades. Esa clase de frustración adormece las esperanzas

guardadas en la Federación, por lo que se le resta importancia al hecho de estar afiliados a ella. Desde esa perspectiva, la organización es como un cazador colectivo, porque puede actuar estratégicamente como un cuerpo que persigue y se relaciona con entidades que podrían resguardarla, apoyarla y solventarla.

La red de la Federación Andina de Chóferes Primero de Mayo, abocada a la resolución de problemas, podría simbolizar una serie de constantes frustraciones materiales y promesas no cumplidas que pudieron realizarse por medio de esa vía, entre ellas la integración al seguro de salud y la jubilación. Un ejemplo específico es la tardanza en la entrega de una computadora donada,¹⁴⁵ que generó reclamos en el Sindicato, situación que se hizo expresa cuando ignoraron y hasta despreciaron las palabras de Vitaliano, delegado ante la Federación.¹⁴⁶ El cumplimiento o el incumplimiento marcarán, entonces, la distancia o el acercamiento en la relación pragmática Sindicato-Federación. Es decir, al no recibir de manera inmediata el recurso demandado, la organización, arguyendo estar afiliada, podrá expresar su acercamiento o su distanciamiento (Sahlins, 1983).

En este sentido, tal relación es asistencial y está orientada a captar todos los beneficios (la computadora, los seguros sociales, el apoyo administrativo, jurídico, deportivo, etcétera) que se puedan obtener de la Federación. El quiebre se produce, en parte, cuando realmente se advierte que la relación se basa en lo simbólico más que en lo material. Así, el factor más importante del vínculo es la presencia del Federación en los eventos

145 El problema se extendió desde el 2008 y fue solucionado con la entrega del equipo en 2010. El presidente constitucional Evo Morales había visitado la Federación y prometido donar 20 computadoras. A su vez, la Federación prometió entregar una al Sindicato. Ese caso resulta muy anecdótico, pues se luchó por la computadora pero, al final de cuentas, desde que llegó casi nunca se la ha utilizado. Hasta cierto punto, pareciera que de lo que se trató fue de sentirse incluidos y no así de la solvencia del material.

146 Véase el relato sobre el día del paro, citado al inicio de capítulo.

más importantes del Sindicato¹⁴⁷ y no para sus problemas cotidianos. Dicha cuestión no produce una ruptura real de las relaciones, sino una contracción estratégica; es decir, esa lógica continúa y eso motiva al Sindicato a meterse en el juego. Sobre esto hace referencia Pierre Bourdieu cuando habla de espacios extendidos (intervalos) entre el tomar y el dar (1997: 161-162), pues considerar desafiliarse de la Federación significaría despojarse de su apoyo simbólico e ir en detrimento del Sindicato, cuando lo que se busca es sumar apoyos estratégicamente.

Frases como “ahí mismo tenemos que pedir la computadora” dejan ver que cuando la red de resolución de problemas se torna pesada, el actor colectivo reconfigura sus posibilidades estratégicas. La movilización durante la Marcha del Carretonazo, en ese sentido, fue una oportuna táctica. Nicolás Yujra afirmaba: “Cuando la *wawa* llora, recibe”. También decía que “los que están organizados pueden tener ayuda”. Desde la interpretación de los actores, esquivar dicha red resulta más fructífero que permanecer dentro en ella; es decir, resulta más útil pasar mediante y por encima de ella como cuerpo colectivo. No se trata, pues, de actores sin voluntad ni de presas ingenuas (Auyero, 2001).

Como mencioné, no podemos sostener que el Sindicato solo busca soluciones materiales. También existe y se extiende un lazo social que lo une a la Federación, más allá de un interés y de un cálculo, porque bien puede orientar su motivación hacia otras redes que lo satisfagan material y subjetivamente.

147 Un dato peculiar está referido a que el directorio del Sindicato, en todas las gestiones, se encarga de llevar a los representantes de más alto rango de la Federación para los acontecimientos importantes (el aniversario y las elecciones, principalmente), tarea que les da prestigio. Para ello, el delegado debe tomar las provisiones necesarias e ir en busca del dirigente (magnífico) a la Federación. Así, contrata un taxi y, tal vez, lo lleva antes a comer y le da refrescos o cervezas. Es decir, lo trata de la mejor manera posible, puesto que los dirigentes de la Federación son quienes ponen el prestigio y la solvencia con su ilustre presencia en los actos más importantes del Sindicato.

La ineficacia coyuntural y constante de la red de resolución de problemas vía Federación Andina de Chóferes Primero de Mayo se manifestó, igualmente, en el entusiasmo por crear una nueva federación. “Una federación de nuestro propio gremio”, como indicó Paulino, en la que comiencen a evidenciarse aspectos que no son muy visibles entre ambas organizaciones, como la pertenencia identitaria en tanto demanda vital e histórica que retrate realmente el mundo de trabajo del transportista manual y sus aspiraciones más sentidas.

6.4.2. *LA FEDERACIÓN DE TRABAJADORES CON CARRETÓN Y ESTIBADORES DEL DEPARTAMENTO DE LA PAZ*

La nueva federación a la que se hace mención en el relato sobre la Marcha del Carretonazo es la propiciada por la Fundación Machaqa Amawt’a, denominada Federación de Trabajadores con Carretón y Estibadores del Departamento de La Paz. De acuerdo con Germán Cáceres, encargado de la población de cargadores en esa organización, ellos son, en su mayoría, migrantes aymaras, circunscribiéndose por tanto a la población objetivo y a las políticas de la Federación. Cuando le pregunté cuáles eran sus metas respecto a los minittransportistas, él estableció tres aspectos: educación, fortalecimiento organizacional y dignidad laboral (7 de octubre de 2010).

La Fundación Machaqa Amawt’a es una entidad sin fines de lucro que, como se lee en su boletín institucional, está auspiciada por la organización internacional Christian Aid. Su propósito es “contribuir al fortalecimiento de los pueblos indígenas en el área rural y urbana, y desarrollar actividades educativas, de fortalecimiento productivo y organizativo”. En ese marco, lleva adelante el Programa de Apoyo a las Iniciativas Barriales, desde el cual trabaja con sectores de migrantes en las áreas urbanas de La Paz y El Alto (como los cargadores), con los objetivos de generar mejores condiciones laborales, el ejercicio responsable de la ciudadanía, la diversificación laboral y la dignificación social y cultural (Machaqa Amawt’a, 2009).

Creada en 2008, y con personería jurídica a partir del 2012, tal como me comentó Eliseo Aquice, afiliado del Sindicato y ejecutivo suplente de la Federación (3 de julio de 2013), la Federación comenzó a reunir a distintas organizaciones del transporte manual de los municipios de El Alto y de La Paz (de manera circunstancial también de otros municipios), como la Asociación de Minitransporte 15 de Febrero; el Sindicato de Minitransporte, Carga Manual y Serenos Villa Dolores; la Asociación de Portaequipajes Terminal de Buses; la Asociación de Estibadores Uyustus Alto; la Asociación de Estibadores Calle Angélica Azcui; la Asociación de Trabajadores con Carretón IV Central Abaroa; la Asociación de Estibadores Calle Antonio Gallardo; la Asociación de Trabajadores con Carretón Central Villa Fátima; la Asociación con Carretón 16 de Julio Sector Norte; la Asociación de Carretones 25 de Marzo Calle José Arzabe; la Asociación de Estibadores Puente Vita Avenida Buenos Aires; y la Asociación 5 de Agosto Polcoco Provincia Los Andes.

Su directiva está encabezada por un secretario general ejecutivo, al que le sigue y respalda un comité ejecutivo con las carteras de salud, dignidad laboral y educación. La directiva es elegida cada diciembre y ejerce sus funciones durante un año.

José Luis Álvares Cari fue el primer secretario ejecutivo de la Federación, proveniente de la zona El Tejar de la ciudad de La Paz; trabaja como cochero. En 1983, junto a su padre Macario Álvares Michma y a Clanedario Chauca, fundó la Asociación 15 de Febrero, con 35 afiliados (Machaqa Amawt'a, 2009). Álvares Cari estuvo como secretario ejecutivo de la Federación en la gestión 2009, hasta que se produjo una crisis y abandonó el cargo. Fue entonces que Eliseo Aquice, miembro del Sindicato, asumió interinamente el puesto, para luego convertirse en titular, desde el 2009 hasta el 2011 (3 de julio de 2013).

Ahora bien, para comprender la historia de la Federación de Trabajadores con Carretón y Estibadores del Departamento de La Paz y su relación con el Sindicato de transportistas manuales de Villa Dolores, se debe tener en cuenta la aparición de la Fundación Machaqa Amawt'a, en tanto precursora de

la idea de afiliarse a las organizaciones del transporte manual en un ente matriz como la Federación. Dicha Fundación impulsó la creación de la Federación acercándose a las asociaciones ya establecidas e incentivando a otros trabajadores manuales a organizarse y a conseguir una personería jurídica para afiliarse, como fue el caso de la Asociación 15 de Febrero de la zona El Tejar del municipio de La Paz. Podría decirse que Machaqa Amawt'a, entonces, ayudó a ese sector de transportistas manuales, agrupándolos en una asociación. Lo hizo también con el Sindicato de Villa Dolores, que para entonces ya tenía una vida orgánica ampliamente reconocida; recuérdese que ya contaba con personería jurídica y estaba afiliada a la Federación Andina de Chóferes Primero de Mayo.

Por lo anterior, de alguna manera, la Fundación ejercía algún tipo de control sobre la Asociación 15 de Febrero, razón por la que promocionó a uno de sus afiliados (José Luis Álvares) para el primer puesto de secretario ejecutivo de la Federación, produciendo el descontento del Sindicato de Villa Dolores, el cual consideraba que uno de sus integrantes debía obtener la jefatura de la Federación, porque ya tenía prestigio y un capital organizativo más desarrollado que otros sectores y porque contaba con la población de afiliados más numerosa. Es decir, los transportistas manuales de Villa Dolores creían que legítimamente tenían el derecho de tomar las riendas de la Federación.

La Fundación Machaqa Amawt'a diseñó o, como me indicó Faustino Rojas, afiliado del Sindicato, asesoró al sector del transporte manual para crear una federación propia, conforme a su oficio y a su modalidad de trabajo, que aglutinase a todas las organizaciones del transporte manual a nivel departamental. Por otra parte, mediante la Federación, orientó el pliego de demandas que debía exigirse (por ejemplo, en la Marcha del Carretonazo), de manera que en los discursos oficiales de la Federación se demandara la obtención de cualquier ayuda por parte del Estado.

El Sindicato de Villa Dolores, sin embargo, se dio cuenta de que la principal petición que podía demandarse desde la

Federación era la autoidentificación como sector autónomo y propio del oficio, pedido que, de algún modo, escapaba de las demandas convencionales de la Fundación, más centrada en el seguro de salud, los exámenes médicos y otros. Así, dicha organización intentó modelar un discurso que, por una parte, visibilizara y reclamara una identidad propia, bajo la ambigüedad de asumir un discurso miserabilista, pero, por otra, interpelando parte de los estigmas que se asignan al sector, reclamando una identidad dignificada.

Charles Tilly y Sidney Tarrow (en Mamani, 2004: 14-15) indican que, al movilizar sus recursos, los movimientos sociales también construyen significados; esto es, símbolos que plasman sus identidades, que se elaboran al mismo tiempo que se construyen y se adoptan discursos que luego, en un tiempo determinado, se convertirán en los soportes de las acciones colectivas. Esto significa que podemos comprender que en las movilizaciones colectivas se va visibilizando y construyendo una identidad específica, pues tales acciones despiertan cuestionamientos del uno hacia sí mismo; por tal razón, se plantean y se transmiten discursos, significados y símbolos de autoidentificación.

La Marcha del Carretonazo, en ese sentido, hizo visible la identidad que el Sindicato deseaba forjar, como también la corrección, la sublimación y la negación de aquellos atributos de desacreditación (estigmas) que se le atribuían. Contradictoriamente, al mismo tiempo, aceptaba ser el blanco de su diferencia, situación en la que ocurre lo que Erving Goffman (2006) denomina “minstralización”; es decir, el Sindicato, de cierto modo, acepta estratégicamente su diferencia como sector estigmatizado (Wacquant, 2013), tratando de mostrar al público sus más hondas carencias, su miseria. Con esa tarea en mente, los discursos del sector, expuestos por Paulino, Nicolás y otros afiliados, miran y exponen a los transportistas manuales como gente sufrienda que no ha recibido “ni siquiera un pan” y que, principalmente, no es (re)conocida en ninguna parte, como tampoco su forma de trabajo ni su sufrimiento o su existencia. Esto se percibe en el discurso de José Luis Álvares. De ahí la consigna de evidenciar los sufrimientos

corporales¹⁴⁸ (debido a la humilde tarea que desempeñan), la necesidad de recibir atención médica y que el actual Gobierno se preocupe y se ocupe de ellos.

Por otro lado, si bien la red de resolución de problemas teje factores comunes en la relación pragmática entre el Sindicato de transportistas manuales con la Federación de Trabajadores con Carretón y Estibadores del Departamento de La Paz, y la Federación Andina de Chóferes Primero de Mayo, su vínculo con la primera tiene una particularidad distinta: se plantea un juego de identificaciones (en parte a partir de la identidad nueva que quiere establecerse y de la negación simbiótica del estigma), porque al querer salir del anonimato de manera colectiva, el Sindicato debe reconocerse en él mismo y en sus similares.

En el relato de la Marcha del Carretonazo, podemos notar que el Sindicato se sentía bien de formar parte de esa Federación, en contraposición con su sentir respecto a su afiliación a la Federación Andina de Chóferes Primero de Mayo. Es innegable la existencia de un juego de interés material (una relación pragmática) de parte del Sindicato en sus relacionamientos (siempre lo hubo), pero también existe un juego de identificaciones, de pertenencia identitaria. El Sindicato siempre tuvo una relación “coja” al querer identificarse con la Federación de transporte motorizado, dado que ambos corresponden en la cotidianidad a modos de vida y a espacios laborales distintos, aunque formen parte de la cadena de transporte. El primero

148 Con esto no se quiere decir que el sector del transporte manual no sea vulnerable a sufrir accidentes y lesiones corporales, por el tipo de trabajo que desarrollan los minitransportistas; es, de hecho, un sector de riesgo. En reiteradas ocasiones, se pudo constatar la ocurrencia de accidentes graves y leves, cuando los afiliados debían cargar, descargar y transportar los bultos o, simplemente, cuando la gestión del cuerpo declinaba y los dolores se acentuaban, potenciándose así distintas enfermedades. Muchos minitransportistas curan sus cuerpos con recetas basadas en hierbas y mediante otros métodos caseros, pues asistir a un hospital o contar con un seguro de salud está muy lejos de su realidad.

vio en el segundo la integración “total” de sus aspiraciones; es decir, no solo representaba una forma de establecer una red de resolución de problemas, sino también viabilizaba una representación identitaria en una complementación más cercana de mundos de vida similares.

Al relacionarse con la Federación de Trabajadores con Carretón y Estibadores del Departamento de La Paz, el Sindicato se vinculó también con una institución distinta y a la que no estaba habituado, la Fundación Machaqa Amawt'a. Podría decirse que esta última, al acercarse al Sindicato, lo hizo bajo un programa externo, ya que en muchos aspectos no entendía la complejidad ni las relaciones de fuerza, las pugnas internas, etcétera, entre las organizaciones del transporte manual, lo cual potenció los problemas y las carencias internas,¹⁴⁹ y desvió el principal objetivo que podía haberlos unificado.

En distintos comentarios de los afiliados al Sindicato, respecto a la relación con la Federación, estos indicaron que Germán Cáceres, miembro de la Fundación, los habían utilizado¹⁵⁰ solo para lograr la personería jurídica de su asociación. Según el Sindicato, la personería jurídica de la organización de base es requisito para conformar una federación; en efecto, se necesitan al menos tres personerías jurídicas de organizaciones de base para formar y legalizar una federación. De ahí surge

149 Entre los conflictos internos dentro del transporte manual, como mencioné, están las disputas por el área de trabajo. Sin embargo, la extensión de ese conflicto también podría reproducirse al querer tomar el control total de las organizaciones del transporte manual mediante la Federación. Es decir, la organización (sea sindicato o asociación de base) que pueda influenciar en la Federación y tomar su hegemonía podrá captar mayores beneficios para su sector.

150 Por esa intromisión, el Sindicato se alejó de la Federación de carretoneros y estibadores, produciendo una crisis, la cual se pensó subsanar con la organización de un campeonato entre todos sus afiliados, en el complejo deportivo de la zona Munaypata. El encargado de organizar ese campeonato fue Germán Cáceres.

la noción de que el Sindicato de Villa Dolores es la organización más importante, siendo que las otras, en su mayoría, no tenían una personería jurídica establecida. También por eso el Sindicato sintió que fue utilizado para la creación de la Federación, para luego ser excluido de su mando.

Por otra parte, se advierte una especie de “ventrilocuismo” sobre la Federación de Trabajadores con Carretón y Estibadores del Departamento de La Paz por parte de la Fundación Machaqa Amawt’a. Aquí pasa lo que Goffman (2006) llama “proceso de aceptación del estigma”. El estigmatizado, al querer corregir su defecto, buscará o se encontrará con servidores fraudulentos o técnicos prácticos que recomiendan (los otros hablan por y mediante ellos) cómo se debería corregir los problemas del sector. El grupo estigmatizado, al mismo tiempo, sufre de una alienación exagrupal, porque también se le dice que acepte lo que se le da como una buena promesa del proceso de su normalización.¹⁵¹ Así, al hablar por el transporte manual, la Fundación hizo un pliego de pedidos expresos en la Marcha del Carretonazo (seguro de salud, entre otros) que quizá nunca llegarán a este sector, por la misma dificultad e irrealidad que representa. Entonces, al filtrarse las expresiones de los pedidos del sector del transporte manual, la Fundación se presenta como mediador oportuno y activa una red vieja de resolución de problemas con una institución a gran escala como lo es el Estado. Al activarse esa otra red, se reproducen y se integran las correcciones posibles, pero esta vez ya desde el Estado, mediante el Gobierno de turno.

151 Por otra parte, la Fundación Machaqa Amawt’a también se alejó de la realidad laboral de los transportistas manuales al querer ayudarlos dándoles máquinas de coser; no se sabe si con el afán de reconvertirlos a otras actividades o de una diversificación laboral. Las máquinas de coser, donadas posteriormente, fueron vendidas por el Sindicato y el dinero ganado pasó a su fondo económico colectivo (cuaderno de campo, 7 de julio de 2013).

6.4.3. *El Estado Boliviano*

En lo concerniente al sector informal y al Estado boliviano, existe una relación mediada por individuos organizados en sindicatos o en asociaciones.¹⁵² Tales organizaciones establecen demandas al Estado (de ahí la frase repetida el día del paro: “El que está organizado recibe algo”, que también significa salir de la sombra), y este comprende y trasmite esas señales de relacionamiento en un contexto específico. Siguiendo a Sidney Tarrow (en Mamani, 2004), esto se yuxtapone a la creación de oportunidades políticas. Esto significa que el propio Estado abre oportunidades y, a la vez, son las mismas acciones colectivas, mediante sus redes, las que crean sus propias oportunidades.

La dramatización entre el Gobierno de turno (2009) y la Federación de Trabajadores con Carretón y Estibadores del Departamento de La Paz, 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 la Fundación y los transportistas manuales), en un ambiente generado por las futuras elecciones presidenciales que se avizoraban. Los agentes prebendales de esa coyuntura se personificaron en las figuras del ministro de Salud y Deportes, y del viceministro de Coordinación con Movimientos Sociales y Sociedad Civil, que utilizaron en un principio la ministración del transporte manual en sus discursos. Es decir, les atribuían su calidad de humildes, olvidados y marginados, al mismo tiempo que ofertaban y recordaban los paquetes de asistencia social a los que podían acceder, entre ellos todos los beneficios citados por las autoridades: la Renta Dignidad, el Bono Juancito Pinto, el Bono Juana Zурduy y el programa de alfabetización Yo Sí Puedo.

Como señalan Bruno Rojas y Germán Guaygua: “la ciudad de El Alto se convirtió (o la convirtieron) en un gran laboratorio social de los programas y políticas de ajuste” (2001: 11).

152 Nueva condición que acepta el Estado en estos últimos tiempos, pero sin tener una clara política sobre ellos (Wanderley, 2009).

Concretamente, fruto de la Marcha del Carretonazo, durante el encuentro de los transportistas manuales con los ministros, se les ofreció una inclusión “mágica” al seguro de salud, y hasta una inclusión “holística” que les permitiría dejar de ser anónimos y marginales. Producto de ese acto de prebenda coyuntural, solo se llegó a un convenio firmado para hacer unas pruebas médicas de prevención que están dirigidas, frecuentemente, a poblaciones en situación de vida paupérrima.¹⁵³ Por tanto, el Gobierno, por intermedio de sus ministros, esgrimió las reivindicaciones del sector del transporte manual, expresadas en la Marcha del Carretonazo, como un acto bien intencionado, sin que por ello dejaran de ser prebendales y circunstanciales, estableciendo de esa manera una vieja forma de relacionamiento circunstancial entre las instituciones estatales y el Sindicato.

6.4.4. ENTRE EL ESTADO Y LA SOCIEDAD

De acuerdo con Erving Goffman, el estigmatizado puede diseñar una política de identidad. Para ello, los representantes (tanto nativos como foráneos) de los estigmatizados pueden

153 Dicho pedido de seguro de salud solo quedó en simples pruebas de laboratorio. Como posteriormente me dijo don Antonio: “Los del directorio todo hacen (macanas, desatinos). Nos han hecho sacar sangre para nada; [varios] días nos han hecho perder. Con esa sangre se han debido hacer la plata; dicen que la sangre es cara... 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 [he] sentido débil, me [he] enfermado; me [he] hecho poner suero, con eso he mejorado” (3 de abril de 2013). En posteriores entrevistas a Eliseo, exsecretario ejecutivo de la Federación, y a Germán Cáceres, de la Fundación, les pregunté en qué había quedado lo de los análisis. Ellos me 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 llevarse a cabo (cuaderno de campo, 9 de agosto de 2010).

“elegir” qué políticas de identidad pueden asumir y cuáles no son auténticas para rechazarlas.

En esa línea, los representantes nativos del Sindicato, es decir sus dirigentes (en suma, todo su cuerpo orgánico), se dieron cuenta de que si bien la relación entre el Sindicato y la Federación de Trabajadores con Carretón y Estibadores del Departamento de La Paz pudo significar el establecimiento de una conexión dirigida a resolver las carencias materiales, esta contaba con muy pocos soportes para autosustentarse (fuera de la cohesión por la autoidentificación en torno a su misma forma de trabajo), debido a la conexión indirecta con la Fundación Machaqa Amawt’a. Por ejemplo, el Sindicato vio en ella algo así como un amigo instrumental intruso, incapaz de comprender al sector¹⁵⁴ en toda su dimensión, cuyo efecto negativo fue en detrimento de la relación entre ambas organizaciones. De ese modo, la Federación, que surgió como un anhelo de autonomía identitaria y de solución a sus principales problemas, se convirtió para el Sindicato en una organización poco atractiva, llegando a romper su vínculo con ella y a sepultarla.

De la crisis con esa entidad, específicamente cuando se quiso subsanar la relación con sus organizaciones de base (más que todo con el Sindicato) a través de un campeonato, para cohesionar otra vez la Federación, muchos afiliados del Sindicato recuerdan que uno de ellos gritó a viva voz, en la cancha de Munaypata: “¡Germán..., hijo de...!”¹⁵⁵

Es en la relación de poder por el control de la Federación donde se puede apreciar que el Sindicato tuvo una marcada aspiración de conglomerar y comandar una organización mucho más amplia que la suya, por sentir que el Sindicato es una organización ya consolidada y la más grande en términos de

154 La Fundación Machaqa Amawt’a, después de concertar la Marcha del Carretonazo, se dedicó principalmente a legalizar la Federación, ya que, según Eliseo, ese era el específico “contrato de ayuda” comprometido por la Fundación.

155 Cuaderno de campo, 12 de septiembre de 2013.

afiliados. Pero esa aspiración también se repetía en otras organizaciones de su misma modalidad de trabajo, a fin de captar beneficios directamente para la organización de base interesada en hegemonizar la colectividad. Tales conflictos, que son frecuentes, impiden formar una organización de más largo alcance, como una federación o una confederación.

La lucha por hegemonizar a esa Federación y a los afiliados fue una de las condiciones para que el Sindicato estuviera interesado en formar parte de ella. En los hechos, los del Sindicato no pudieron consolidar su poder sobre la misma, lo cual significó que no pudieron canalizar recursos adecuados para su sector ni cohesionar a toda la colectividad del transporte manual, mediante una identidad propia. Atribuyeron esa dificultad a la Fundación Machaqa Amawt'a, lo cual activó su memoria colectiva, razón por la que desde ese momento se sienten engañados por instituciones de cierto corte, como las organizaciones no gubernamentales, y en parte por el Estado.¹⁵⁶ Sin embargo el hecho de pedir, de seguir en ese juego de sentido, también se inscribió en el subconsciente colectivo para edificar su autoengaño y seguir guardando las esperanza de conseguir algo para el sector, quebrando y reconstituyendo esa manera particular de interrelación. Al 2018, el Sindicato continuaba afiliado a la Federación Andina de Chóferes Primero de Mayo, ya que esta se constituye en un resguardo para la conservación del trabajo del minitransportista afiliado del Sindicato, al menos hasta que cambie la coyuntura y se logre uno de sus propósitos fundacionales: mejorar su condición de vida.

156 “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 raíz de la relación trunca entre la Federación y la Fundación. Dicha relación, más allá de haber conseguido unos overoles, una máquina de coser, exámenes médicos y la Marcha del Carretonazo, entre otros logros, siento que dejó la mirada en tales instituciones como un oportunismo individual; es decir, solo los mediadores externos y algunos representantes nativos se benefician realmente y la mayoría de los afiliados no” (cuaderno de campo, 18 de febrero de 2014).

En función de los resultados obtenidos, si bien podemos percibir que la relación entre las mencionadas organizaciones y el Estado no representa un gran logro para el Sindicato, los pedidos tácitos de los transportistas manuales, que desbordaron las ofertas expedidas por las instituciones prebendales, como el reconocimiento de la sociedad a la existencia de su nueva y de su antigua forma de trabajo, no solo fue una interpelación colectiva ministerializada, sino un intento de mostrarse a la sociedad en su plenitud.



El directorio y los trabajadores del Sindicato de minittransportistas. (Foto: Andrés Claros Chavarría.)

7

Conclusiones

Lo que uno ve y con lo que uno se topa cuando llega a la Feria de Villa Dolores de la ciudad de El Alto, y busca a los minitransportistas (sea su coche o su overol verde), lo encuentra los días martes y viernes en las escenas del cochero, del estibador o del escalera, que deambulan muy apresurados por ese centro de abasto. ¿Cómo dar cuenta de esos trabajadores? La tarea no es nada sencilla. La misma pregunta se hizo Jaime Sáenz en 1968.¹⁵⁷ La misma cuestión, en un contexto distinto, se presentó en mi mente el 2008.

Retomando el tema de aquello que resulta perceptible del minitransportista de la zona de Villa Dolores, específicamente del cochero, casi poco se pudo saber acerca de la evolución de su medio de trabajo: el coche. Los rastros nos llevan a la carretilla y, luego, a los triciclos a pedal. Actualmente, el coche es un tanque de carga, una hechura construida para que su dueño, mediante su habilidad y su fuerza muscular, combata la fuerza de la gravedad que comienza a actuar a causa del peso de las mercancías durante su traslado. A veces, sus propietarios desean integrarle un motor y aliviar así el esfuerzo corporal, pero eso disminuiría su movilidad en la Feria. Además, si el coche llegara a ser modernizado, también les quitaría una ventaja (que a la vez es una vulnerabilidad) respecto a los transportistas manuales que gastan en gasolina y en el mantenimiento de sus máquinas motorizadas. A pesar de ello, los cocheros no descartan la seductora idea de motorizar sus coches, con el ánimo de mejorar su herramienta de trabajo.

157 Recordemos que, en 1968, Jaime Sáenz publicó por primera vez su ensayo “El aparapita” en la revista parisina *Nuevo Mundo*.

Ahondando en lo visible del minitransporte, y con un poco más de curiosidad, uno se da cuenta de que para descargar y cargar las *ch'ipas*, las *saqañas* o los bultos, el transportista manual siempre buscará situarlas a cierta altura, para luego montarlas sobre su espalda. Si dicha altura no puede ganarse (no es suficiente), se buscará la ayuda de otro minitransportista. Esas técnicas corporales (como nosotros las llamamos) son, al igual que el coche, un cúmulo de saberes.¹⁵⁸ Su aprendizaje es netamente social, porque es la colectividad la que trasmite ese conocimiento en un tiempo y en un espacio concretos, pero no sin un interés de resguardar los marcos de sentido, como el respeto, la solidaridad, la jerarquía entre los afiliados nuevos y los antiguos, haber sido dirigente, etcétera.

Por otra parte, entre los detalles del coche del minitransportista podrá verse la placa de control municipal, seriada desde el número uno hasta el 200 para los afiliados en la modalidad de cocheros. Con mayor atención y detalle, también podrá verse en su overol un escudo con unas estrellas bordadas con hilo de color amarillo y el nombre de la organización, el Sindicato, marcando así la pertenencia a un sector.

Ya en el plano de aquellas cuestiones que no son perceptibles a simple vista, uno se pregunta cómo los minitransportistas y el transporte manual adquirieron sus nombres. Simplemente, la respuesta es que ambos se constituyen en un autorreconocimiento de una manera de trabajar (bajo las distintas modalidades existentes) y que, sin embargo, también encubren otro aspecto mucho más complejo. Y otra vez chocamos con sus marcos de sentido, es decir, con esos sentidos que cobran significados en el contexto del microcosmos social del

158 Concretamente, en tanto instrumento, el cuerpo del transportista manual desarrolla técnicas corporales. Imaginé hacer un parangón con el ensayo de Beatriz Sarlo (2004), y su concepto de 'imaginación técnica', para leer los "saberes del pobre" de Roberto Artl. Sin embargo, yo hablo de saberes corporales de los "pobres", si se quiere, o, mejor aún, de aquellos que no son reconocidos como parte del movimiento en contra de los saberes dominantes.

minitransportista, pues solo alguien que haya transitado de cerca en su mundo sabrá la diferencia entre un estibador, un escaleira, un minitransportista, un pitero, un aparapita, un *q'ipirapita*, etcétera. Las denominaciones de 'minitransportista' y de 'transporte manual' surgen como respuestas al estigma del aparapita y del *q'ipirapita*. No obstante, de modo contradictorio, en algunos escenarios el transporte manual carga con el estigma del aparapita, en pos de visibilizarse y de reencauzar su propósito.



Cochero atravesando la Feria de Villa Dolores. (Foto: Marco Arnez y Julio Cesar Mita.)

En lo que respecta a la organización y a la razón detrás de la trama constante del resguardo de su territorio, y todo lo relacionado con el mercado de trabajo, se me viene a la mente una sátira de Bertolt Brecht relatada en *La novela de dos centavos* (1957), en cuyas primeras páginas se cuenta que un excombatiente caído en desgracia, después de haber perdido su pierna y de haber montado una cantina con la indemnización que recibió, no tuvo más que pedir limosna, acción que resultó infructuosa, ya que no contaba con el hecho de que para pedirla tendría que afiliarse a una organización, pagar una renta y cumplir con otras obligaciones demandadas por esa colectividad.

Más allá de esa indirecta comparación con el trabajo del transporte manual en la Feria de Villa Dolores, y salvando la gran distancia, todavía en Bolivia se piensa que el llamado sector informal (o economía popular) está sujeto a una “cosa de nadie” y que los trabajos considerados más humildes son arcaicos y están al borde de la extinción. Sin embargo, existe toda una fina organización por detrás, a veces no visible ni perceptible: un uso del papel, de lo escrito, de lo legal para tramitar la personería jurídica, el relacionamiento con los Gobiernos municipales mediante el registro y el impuesto, la Junta de Vecinos, etcétera. Todas esas acciones cuentan la historia del gran proceso de institucionalización y de formalización en todos los recovecos del sector informal, para convertirse en la fuerza social de movilización de la mayoría de la población trabajadora de Bolivia, ya que se trata de una de las principales contenedoras de la fuerza de trabajo.

Ahora bien, ¿qué otro efecto causa el hecho de que los espacios se delimiten y se cierren en lugares que antes se pensaban desechados? Simplemente, la creación de refugios laborales llamados asociaciones y sindicatos, que no son otra cosa que organizaciones de trabajo; los nuevos escenarios de explotación de los trabajadores; y, también, sobre todo, un andamiaje para que ellos logren ingresar y cumplir con la organización.

Algo muy importante que atraviesa toda esta investigación y permea el transporte manual (en sus aspectos histórico,

cultural, económico y social) es que ese sector, a lo largo de su existencia, ha sido blanco de distintas interpretaciones y representaciones. Los estibadores y el acto de estibar existen y ocurren en todas las latitudes del mundo, pero solo en Bolivia se habla de ellos bajo el nombre de aparapitas y *q'ipirapitas*, y sus correspondientes connotaciones. ¿A qué se debe? Fue el escritor Jaime Sáenz quien popularizó al aparapita de la ciudad de La Paz, describiendo literariamente aspectos que él consideró importantes (1979, 2008). Partiendo de esos presupuestos literarios, se fueron ocultando y sedimentando los verdaderos soportes que sustentan esa forma de trabajo en su quehacer cotidiano. Esa debería ser la inquietud que nos motive a alejarnos de tal imagen prefabricada y etiquetada por los otros (la prensa, los novelistas, los artistas), y a escudriñar, sin adornos literarios, la cotidianidad laboral secante de los transportistas manuales y el porqué de su existencia, hasta nuestros días, como una manera más del transporte.

Hay un hondo dolor en el minitransportista, que se manifiesta y se convierte en un insulto cuando por la razón señalada se lo nombra como *q'ipiri* o aparapita. Se trata de un dolor que, en los hechos, podría ser ajeno a su realidad, pero a veces se convierte en materia de su propia victimización y en una imagen lastimera de sí mismo. En el fondo, sin embargo, es ajeno porque solo es una victimización superficial (ministerialización) exhibida para conseguir sus objetivos que para nada se adecuan a aquellos que nos hicieron creer los relatos literarios. Este minitransportista no buscaría su muerte en una fría noche de San Juan ni mucho menos estaría en andrajos remendando constantemente su overol con todo tipo de retazos; tampoco estaría pidiendo con gula perejil para su sopa, etcétera. Sus objetivos lo moldean identitaria y ontológicamente, lo cohesionan y lo preparan para seguir existiendo, pero no sin dejar de lado su relación de negación simbiótica con las imágenes del *q'ipiri* y del aparapita, impuestas desde muy afuera de su realidad, aunque innegablemente coexistan con ellos, acompañándolos en sus acciones colectivas por afuera de su microcosmos social, en su relacionamiento con los otros.

Fruto de las carencias materiales de la organización, como el simple hecho de no tener un lugar propio donde reunirse ni a quien acudir cuando sufren una lastimadura en el cuerpo, ni tener asegurada a perpetuidad su área de trabajo, entre otras, componen el *ethos* y son la razón por la que sus objetivos son más terrenales pero tangencialmente opuestos a los adornos literarios del aparapita. La relación del Sindicato de transportistas manuales con los demás es el relato de la trama de todo ese juego en primera persona.

Ya finalizando este libro, uno se queda con la sensación y con la pregunta: “¿ahora qué?”. ¿Será que solo nos queda la posibilidad de deconstruir o de destruir la imagen del aparapita? ¿Es eso suficiente para cambiar estructuralmente la realidad del transporte manual? Particularmente, creo que no; pero sí nos ayuda a abrir los ojos y a ver al transportista manual (o si se quiere, al aparapita) tal como es o como él quiere que lo vean.



Julio Cesar Mita, aprendiz de minittransportista, y dos representantes generacionales del transporte manual. (Foto: Marco Arnez.)

Aún existen, pues, temas álgidos sobre el transporte manual. Uno de ellos es la ignorancia que se tiene respecto a ese sector, la cual acarrea que se desplieguen actos erróneamente dispuestos en su contra, además de los ya citados. Veamos uno de mis registros:

El otro día me encontré con Juan Suxo (exsecretario general). Me llamó su hijo (Richard), diciéndome que Osvaldo (su hermano y actual miembro del comité electoral) estaba arrestado por haber pisado a un niño con su coche en la Feria. Fuimos a verlo a las celdas judiciales. Ahí Osvaldo me contó que desde el día anterior lo tenían arrestado en la celda de la Fuerza Especial de Lucha Contra el Crimen de La Ceja [El Alto].

Viendo los papeles de su notificación, noté que le hicieron una acción directa. Di un grito al cielo, pero solo en mi interior. Lo que sí, refunfuñé diciéndole al papá, al hermano y a la esposa de Osvaldo que a este lo habían metido como a un rate-ro (el Código de Tránsito indica que, en caso de atropellos, este siniestro se presume como fortuito, y no con dolo o con intención; los delitos en flagrancia son los que si ameritarían una acción directa), y que no correspondía, porque lo que él estaba haciendo era laborar/transportando cargas en su área de trabajo. No tenía un supuesto proyecto de atropellar al niño y hacerle un daño. Fue un accidente [por el] que estaba dispuesto a responder si no se hubiera alterado de sobremanera el papá del niño (como me dijo Osvaldo).

Ahí, me sigo dando cuenta de la gran distancia que hay entre el transporte manual y el transporte motorizado. En el caso de que hubiera sido un chofer el que hubiera atropellado de manera “leve” a un transeúnte (esto trabajando, transportando pasajeros), de seguro lo hubieran llevado a Tránsito y no a la Fuerza Especial de Lucha Contra el Crimen, y se hubiera calificado el hecho como una falta y no [como] un delito, y solo lo hubieran conminado a resarcir el daño y no lo hubieran metido a celdas por dos días y a comparecer enmanillado ante un juez. Nadie aún entiende al transporte

manual ni estas instituciones [los sindicatos, las asociaciones]. [...] Nos contentamos con el personaje paceño del aparapita.¹⁵⁹

En adición, todavía no es posible dar una respuesta a otro tema fundamental en el marco del transporte manual: la necesidad vital de que los minitransportistas puedan unificarse, ya sea en una federación o en otra forma de colectividad laboral, para tener una voz mucho más potente que la organización de base, para pedir e interpelar a la sociedad, para que de una vez se dé razón a su verdadera existencia... Pienso que los futuros protagonistas de este movimiento serán los mismos transportistas manuales jóvenes o cualquier otro que tenga nuevas esperanzas.

159 Cuaderno de campo, 24 de febrero de 2018.

Bibliografía

Alemán, Luis Víctor

- 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 de licenciatura. La Paz, Universidad Mayor de San Andrés, carrera de Sociología.

Auyero, Javier

- 2001 *La política de los pobres. Las prácticas clientelistas del peronismo*. Buenos Aires: Ediciones Manantial.

Barragán, Rossana

- 2009 “Organización del trabajo y representaciones de clase y etnicidad en el comercio callejero de la ciudad de La Paz”. En: Fernanda Wanderley (coord.), *Estudios urbanos en la encrucijada de la interdisciplinariedad*. La Paz: Postgrado de Ciencias del Desarrollo, Universidad Mayor de San Andrés. 207-242.
- 2006 “Más allá de lo mestizo, más allá de lo aymara: organizaciones y representaciones de clase y etnicidad en La Paz”. En: *América Latina Hoy*, revista de ciencias sociales, volumen 43. Salamanca: Universidad de Salamanca, Instituto de Iberoamérica. 107-130.

Bauman, Zigmunt

- 2008 *Vidas desperdiciadas. La modernidad y sus parias*. Buenos Aires: Ediciones Paidós.

Bernabé, Adalid (resp.)

- 2002 *Las ferias campesinas. Una estrategia socioeconómica*. La Paz: Fundación para la Investigación Estratégica en Bolivia.

Blanes, José

1983 *Agricultura campesina y los mercados de alimentos: el caso de Bolivia*. Santiago de Chile: Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

Bonavia, Michael

1956 *Economía de los transportes*. México D. F.: Fondo de Cultura Económica.

Bourdieu, Pierre

2002 “Estrategias de reproducción y modos de dominación”. En: *Colección Pedagógica Universitaria*, número 37-38, enero-junio/julio-diciembre. Veracruz / México D. F.: Universidad Veracruzana, Instituto de Investigaciones en Educación. 1-21.

1997 *Razones prácticas. Sobre la teoría de la acción*. Barcelona: Anagrama.

Bourdieu, Pierre y Loïc Wacquant

1995 *Respuestas por una antropología reflexiva*. México D. F.: Grijalbo.

Brecht, Bertolt

1957 *La novela de dos centavos*. Buenos Aires: Jacobo Mochnik.

Cortés, Fernando

2000 “La metamorfosis de los marginales: la polémica sobre el sector informal en América Latina”. En: Enrique De La Garza Toledo (coord.), *Tratado latinoamericano de sociología del trabajo*. México D. F.: Fondo de Cultura Económica. 592-618.

De la Garza, Enrique (coord.)

2000 *Tratado latinoamericano de sociología del trabajo*. México D. F.: El Colegio de México / Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales / Universidad Nacional Autónoma de México / Fondo de Cultura Económica.

De Soto, Hernando

1987 *El otro sendero: La revolución informal*. Bogotá: La oveja negra.

Durkheim, Émile

- 2004 *La división del trabajo social*. Buenos Aires: Ediciones Libertador. [1893]
- 2003 *Las reglas del método sociológico*. Buenos Aires: Ediciones Libertador. [1985]

Escóbar, Felix Braulio

- 2009 “Reconvirtiendo... aún seguimos en las rutas...”. Un estudio de caso del Sindicato Mixto de Transportistas Litoral Boliviano El Alto (gremio chóferes micreros 1979-2007), acerca de las condiciones sociales y económicas que vienen atravesando tras la masificación del servicio del transporte público en la ciudad de El Alto”. Tesis de licenciatura. La Paz, Universidad Mayor de San Andrés, carrera de Sociología.

Escóbar, Silvia

- 2009 *Situación del empleo en tiempos de cambio*. La Paz: Centro de Estudios para el Desarrollo Laboral y Agrario.

Escóbar, Silvia y Germán Guaygua

- 2008 *Estrategias familiares de trabajo y reducción de la pobreza en Bolivia*. Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.

Foucault, Michel

- 1991 *Vigilar y castigar, nacimiento de la prisión*. México D. F.: Siglo Veintiuno Editores. [1976]
- 1982 “Las mallas del poder”. En: *Barbarie*, números 4-5, verano. San Salvador de Bahía, Brasil: Universidad Federal de Bahía, Facultad de Filosofía, curso de Ciencias Sociales, Psicología, Filosofía y Letras. 34-42. [1976]

Fundación Machaqa Amawt'a

- 2009 *Machac Uru. De la exclusión al protagonismo*. Boletín. Diciembre. La Paz: Fundación Machaqa Amawt'a.

Giddens, Anthony

- 2001 *Las nuevas reglas del método sociológico. Crítica positiva de las sociologías comprensivas*. Buenos Aires: Amorrortu Editores.

Glave, Luis Miguel

1989 *Trajinantes. Caminos indígenas en la sociedad colonial siglos XVI/XVII*. Lima: Instituto de Apoyo Agrario.

Goffman, Erving

2006 *Estigma. La identidad deteriorada*. Buenos Aires y Madrid: Amorrortu Editores. [1963]

Guber, Rosana

2005 *El salvaje metropolitano. Reconstrucción del conocimiento social en el trabajo de campo*. Buenos Aires: Paidós.

Junta de Vecinos de Villa Dolores

1992 “Memorias de la Fundación de la zona de Villa Dolores”. (Documento interno.)

Latour, Bruno

2008 *Reensamblar lo social. Una introducción a la teoría del actor-red*. Buenos Aires: Ediciones Manantial.

Lehm, Zulema y Silvia Rivera

1988 *Los artesanos libertarios y la ética del trabajo*. La Paz: Ediciones del Taller de Historia Oral Andina.

Lomnitz, Larissa

1994 *Redes sociales, cultura y poder. Ensayos de antropología latinoamericana*. México D. F.: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales.

Luna, Héctor

2008 “Conflicto social, comercial en procesos de urbanización contemporánea de la ciudad de El Alto, Sector de la Ceja”. En: *Temas sociales*, número 28. La Paz: Instituto de Investigaciones Sociales, Universidad Mayor de San Andrés. 95-114.

2007 “Trayectorias sociales laborales de comerciantes ambulantes de las asociaciones 30 de Enero y 20 de Julio de la ciudad de El Alto”. Tesis de licenciatura. La Paz, Universidad Mayor de San Andrés, carrera de Sociología.

Mamani, Pablo

2004 *El rugir de las multitudes: la fuerza de los levantamientos indígenas en Bolivia*. La Paz: Ediciones Yachaywasi.

Marx, Karl

2011 *El capital. El proceso de producción del capital*. Tomo I, volumen 3, libro primero. Argentina: Siglo Veintiuno Editores. [1975]

1981 *El capital. El proceso de producción del capital*. Tomo I, volumen 1, libro primero. México: Siglo Veintiuno Editores. [1975]

Mauss, Marcel

1971 *Sociología y antropología*. Madrid: Tecnos.

Mazurek, Hubert

2006 *Espacio y territorio. Instrumentos metodológicos de investigación social*. La Paz: Programa de Investigación Estratégica en Bolivia.

2009 *Gobernabilidad y gobernanza de los territorios en América Latina. Congreso Internacional*. Perú: Instituto Francés de Estudios Andinos.

Merklen, Denis

2000 “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: Maristella Svampa (ed.), *Desde abajo. La transformación de las identidades sociales*. Buenos Aires: Universidad Nacional de General Sarmiento / Editorial Biblos.

Ministerio de Relaciones Exteriores, Academia Diplomática Plurinacional

2009 *Aprendiendo Nuevos Protocolos. El Apathapi: el “Banquete Indígena” en la Diplomacia de los Pueblos*. La Paz: Ministerio de Relaciones Exteriores, Academia Diplomática Plurinacional.

Moscoso Arturo

1987 *Con la vida a cuestas: testimonio de cargadores alcohólicos en Cochabamba*. Oruro: Centro de Investigación y Servicios Popular.

1985 “La muerte como sinrazón en la vida del cargador cochabambino”. Tesis de licenciatura. Cochabamba, Universidad Católica Boliviana, carrera de Filosofía.

Nikitin, Petr Ivanovich

1980 *Manual de economía política*. Estados Unidos: Editores Norte.

Patzi, Félix

1996 *Economía comunera y la explotación capitalista*. La Paz: EDCOM editores.

Paz, Danilo

1983 *Estructura agraria boliviana*. La Paz: Editorial Popular.

Peláez, Jorge

2002 “La inestabilidad laboral por aplicación del artículo 55, Decreto Supremo 21060”. Trabajo dirigido para optar a la licenciatura en Derecho y Ciencias Jurídicas. La Paz, Universidad Mayor de San Andrés.

Pereira, René

2016 “*Comercio popular en vía pública*”. *Estudio en el Macrodistrato Max Paredes de La Paz*. La Paz: Gobierno Autónomo Municipal de La Paz.

2009 *Para escuchar las voces de la calle: el comercio en vía pública en La Paz*. La Paz: Fundación para la Investigación Estratégica en Bolivia.

Pérez, Antonio; Roberto Casanovas, Silvia Escóbar y Hernando Larrazábal (eds.)

1989 *Informalidad e ilegalidad: una falsa identidad*. La Paz: Centro de Estudios para el Desarrollo Laboral y Agrario.

Prefectura del Departamento de La Paz

- 1992 “Acta de Constitución del Directorio del Sindicato”.
 Testimonio N.º 261 (Documento emitido por la Prefectura de La Paz N.º 028490.) [Protocolización de los documentos relativos a la legalización del Estatuto Orgánico, Reglamento Interno, Acta de Fundación del Sindicato de Minitransporte de Carga Manual, Estibadores y Serenos de la Feria de Villa Dolores de la ciudad de El Alto].

Quispe, Marco Alberto

- 2004 *De Ch’usa Marka a Jach’a Marka (de pueblo vacío a pueblo grande)*. La Paz: Plural editores / Fundación Wayna Tambo.

Requena, Félix

- 1991 *Redes sociales y mercado de trabajo. Elementos para una teoría del capital relacional*. Madrid: Centro de Investigaciones Sociológicas.

Rivera, Silvia

- 2011 “Teoría del agua sucia. Diálogo con Silvia Rivera Cusicanqui”. En: *De Chuequistas y Overlockas. Una discusión en torno a los talleres textiles*. Buenos Aires: Tinta Limón Ediciones / Editorial Retazos. 17-34.
- 2010 *Ch’ixinakax utxiwa. Una reflexión sobre prácticas y discursos descolonizadores*. Buenos Aires: Tinta Limón Ediciones / Editorial Retazos.
- 2006 “Construcción de imágenes de indios y mujeres en la iconografía post-52: el miserabilismo en el Álbum de la Revolución (1954)”. En: Martín Lienhard (coord.), *Discursos sobre la pobreza: América Latina y/le países luso-africanos*. Madrid / Frankfurt: Iberoamericana / Vervuert.

Rivera, Silvia (comp.)

- 1996 *Ser mujer indígena chola o birlocha en la Bolivia postcolonial de los años 90*. La Paz: Ministerio de Desarrollo Humano, Secretaría Nacional de Asuntos Étnicos, de Género y Generacionales, Subsecretaría de Asuntos de Género.

Rojas, Bruno

- 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*. La Paz: Organización Internacional del Trabajo / Centro de Estudios para el Desarrollo Laboral y Agrario.
- 1991 *Estructura y funciones de la organización Laboral*. La Paz: Centro de Estudios para el Desarrollo Laboral y Agrario.

Rojas, Bruno y Germán Guaygua

- 2001 “Cambio en los mercados de trabajo y en la calidad del empleo”. En: *El empleo en tiempos de crisis*. La Paz: Centro de Estudios para el Desarrollo Laboral y Agrario. 3-10.

Sáenz, Jaime

- 2008 “El aparapita de La Paz”. En: *Jaime Sáenz. Prosa breve*. La Paz: Plural editores. 17-24. [1968]
- 1979 *Imágenes paceñas. Lugares y personas de la ciudad*. La Paz: Difusión Ltda.
- 1980 *Felipe Delgado*. La Paz: Difusión Ltda.

Sahlins, Marshall

- 1983 *Economía de la Edad de Piedra*. Madrid: Akal.

Samanamud, Jiovanny

- 2003 “La construcción social del espacio: los dilemas de la acción colectiva en las organizaciones del comercio minorista de la ciudad de La Paz”. Tesis de licenciatura. La Paz, Universidad Mayor de San Andrés, carrera de Sociología.

Sandoval, Godofredo y Virginia Ayllón

- 1992 *La memoria de las ciudades: bibliografía urbana de Bolivia*. La Paz: Centro de Estudios y Proyectos / Instituto Latinoamericano de Investigaciones Sociales / Honorable Alcaldía Municipal de La Paz.

Sarlo Beatriz

- 2004 *La imaginación técnica. Sueños modernos de la cultura argentina*. Buenos Aires: Nueva Visión.

Sindicato Minitransporte de Carga Manual, Estibadores y Serenos
El Alto

s. f. “Reseña histórica”. (Documento interno.)

Spedding, Alison

2012 “¿Acaso las personas son árboles, plantados en un solo lugar? Crítica conceptual a los estudios sobre ‘migración’”. En: *Temas Sociales*, número 32, noviembre. La Paz: Instituto de Investigaciones Sociales, Universidad Mayor de San Andrés. 187-225.

2011 *Descolonización: crítica y problematización a partir del contexto boliviano*. La Paz: Instituto Superior Ecueménico Andino de Teología.

2008 “Han tomado mucho mate de *wiphala*”: reflexiones sobre el indigenismo contemporáneo”. En: *Temas Sociales*, número 28. La Paz: Instituto de Investigaciones Sociales, Universidad Mayor de San Andrés.

1999 “Una introducción a la obra de Pierre Bourdieu”. En *Cuadernos de investigación*, número 4. La Paz: Instituto de Investigaciones Sociológicas, Universidad Mayor de San Andrés.

Svampa, Maristella

2008 “Notas provisionarias sobre la sociología, el saber académico y el compromiso intelectual”. En: Valeria Hernández y Maristella Svampa (eds.), *Gérard Althabe: Entre dos mundos. Reflexividad, conocimiento y compromiso*. Buenos Aires: Prometeo Editorial. 163-180.

2003 (ed.) *Desde abajo. La transformación de las identidades sociales*. Buenos Aires: Universidad Nacional de General Sarmiento / Editorial Biblos.

Valderrama, Ricardo y Carmen Escalante (eds.)

1977 *Gregorio Condori Mamani: autobiografía*. Cusco: Centro de Estudios Rurales Bartolomé de las Casas.

Valencia, José Luis y Justo Alcides

1998 *Contrabando e informalidad en la economía boliviana*. La Paz: FUNDEMOS.

Villegas, Helmer

- 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 licenciatura. La Paz, Universidad Mayor de San Andrés, carrera de Sociología.

Viscarra, Víctor Hugo

- 2006 *Los k'epiris*. En: Víctor Hugo Viscarra, *Borracho estaba pero me acuerdo: Memorias del Víctor Hugo*. La Paz: Correveidile.

Yampara, Simón; Saúl Mamani y Norah Calancha

- 2007 *La cosmovisión y lógica en la dinámica socioeconómica del qhatu/Feria 16 de Julio*. La Paz: Fundación para la Investigación Estratégica en Bolivia.

Yapu, Mario (coord.)

- 2006 *Pautas metodológicas para investigaciones cualitativas y cuantitativas en ciencias sociales y humanas*. La Paz.

Wacquant, Loïc

- 2013 *Los condenados de la ciudad: gueto, periferias y Estado*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores.
- 2006 *Entre las cuerdas: cuadernos de un aprendiz de boxeador*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores.

Weber, Max

- 1944 *Economía y sociedad. Teoría de la organización social*. Tomo I. México D. F.: Fondo de Cultura Económica.

Wanderley, Fernanda

- 2009 *Crecimiento, empleo y bienestar social: ¿Por qué Bolivia es tan desigual?* La Paz: Postgrado de Ciencias del Desarrollo, Universidad Mayor de San Andrés.

Zavaleta, René

- 2008 *Lo nacional-popular en Bolivia*. La Paz: Plural editores.

DOCUMENTOS NORMATIVOS

Bolivia

- 2009 Resolución Suprema N.º 00221, de 25 de marzo de 2009.
[Aprobación del estatuto y reglamento interno del Sindicato de Minitransportistas de Carga Manual, Estibadores y Serenos de la Feria de Villa Dolores de la ciudad de El Alto.]
- 1996 Resolución Suprema N.º 216841, de 17 de Octubre.

ENTREVISTAS

- Antonio, afiliado al Sindicato,¹⁶⁰ 3 de abril de 2013.
- Antonio, afiliado al el Sindicato, 13 de septiembre de 2013.
- Basilio, afiliado al Sindicato, 13 de septiembre de 2013.
- Carlos Condori, afiliado al Sindicato, 20 de abril de 2013.
- César, afiliado al Sindicato, 15 de octubre de 2008.
- David, cerrajero de la zona de Villa Dolores, 27 de febrero de 2014.
- Eduardo, afiliado al Sindicato, 3 de septiembre de 2013.
- Eliseo Aquice, afiliado al Sindicato, 3 de julio de 2013.
- Faustino, afiliado al Sindicato, 9 de octubre de 2008.
- Germán Cáceres, miembro de la Fundación Machaqa Amawt'a, 7 de octubre de 2010.
- Joaquín, afiliado al Sindicato, 25 de agosto 2013.
- Julián, exsecretario de actas del Sindicato, 24 de abril de 2015.

160 En las entrevistas, las menciones al Sindicato corresponden al Sindicato de Minitransporte de Carga Manual, Estibadores y Serenos de la Feria de Villa Dolores de la ciudad de El Alto.

- Omar Valverde, técnico de la Unidad de Administración y Control de Tráfico Urbano, Dirección de Tráfico y Vialidad, Gobierno Autónomo Municipal de El Alto, 16 de junio de 2013.
- Vitaliano Mamani, afiliado al Sindicato, 15 de octubre de 2008, 21 de noviembre de 2010, 25 de noviembre de 2010 y 20 de abril de 2013.

Anexos

Anexo 1: Fuentes de información y datos recabados

Para la presente investigación se elaboraron y se realizaron entrevistas semiestructuradas y una encuesta, y también se revisaron los archivos y las listas del Sindicato de Minitransporte de Carga Manual, Estibadores y Serenos de la Feria de Villa Dolores de la ciudad de El Alto; siendo esta la metodología aplicada para la obtención de datos.

La organización tiene una población formal y otra real. Considerando ambas, pudo establecerse un total de 200 afiliados para la modalidad de minitransportistas o cocheros de la zona de Villa Dolores (el marco muestral); de quienes se examinaron 106 *files* (carpetas) –algo así como el tamaño de muestra impuesta que se cotejó con la lista de afiliados activos, actualizada hasta mayo de 2014–, ubicados en el archivo del Sindicato, de donde se extractó la información general (con algunos vacíos subsanados mediante la encuesta). En cada *file* (carpeta), se encontró un fólder rotulado como “Control Municipal (CM)”, a veces junto al nombre del afiliado, que contenía, dependiendo del caso, los siguientes documentos: la carta de solicitud de ingreso dirigida al Sindicato; el memorándum de ingreso; la hoja de kárdex; la fotocopia de la cédula de identidad; la hoja de censo general para fines de atención médica; las fotocopias del certificado de nacimiento, del certificado de matrimonio, de la libreta de familia, del certificado de buena conducta (expedido por el Sindicato a solicitud del afiliado) y del certificado de antecedentes penales; un croquis del domicilio; la tarjeta de operación; la solicitud de traspaso; el acta de compromiso; la minuta de compra y venta del puesto; etcétera.

Debido a la variedad de la documentación y considerando aquellos encontrados con frecuencia (cédula de identidad, hoja de kárdex, hoja de censo para fines de atención médica y memorándum de admisión), se recuperó la información siguiente: el número de Control Municipal, los nombres y apellidos de los afiliados, su fecha y lugar de nacimiento, su estado civil, su profesión y su dirección de domicilio, y la fecha de ingreso al Sindicato. Siendo que algunas de las 106 carpetas solo contenían,

por ejemplo, la hoja de kárdex o la cédula de identidad, los vacíos de información fueron llenados por medio de una encuesta realizada a 20 afiliados, recuperando así datos como: el número de Control Municipal, el nombre completo del afiliado, su fecha y lugar de nacimiento, su estado civil, su profesión y su dirección de domicilio, y la fecha de ingreso al Sindicato.

Paralelamente, se realizaron entrevistas semiestructuradas a 39 de los 106 afiliados, de manera no probabilística; es decir, se entrevistó a aquellos con los que se logró tener un acercamiento de confianza, siguiendo una guía de preguntas –ya sumada la información general–, a fin de profundizar algunos temas de interés, como: su ocupación principal, sus días y horarios laborales como cochero y/o como estibador, si tenía familiares que trabajaban en el Sindicato, entre otros.

Acerca de los informantes clave, se debe admitir que, en un principio, no se pensó en acudir a esta técnica; sin embargo, en el camino del desarrollo de la investigación, se fueron generando, de alguna manera, este tipo de informantes. Por ejemplo, cuando se requirió investigar temas relacionados a la constitución histórica del Sindicato, específicamente acerca de su fundación, se acudió a aquellos afiliados que eran considerados como los “fundadores” por el resto. Ellos, desde la fundación del Sindicato (1985) hasta el 2014, seguían trabajando activamente, como Carlos Condori y a Benjamín Condori.

Respecto a los temas relacionados con el desarrollo histórico de la organización posterior a 1985, se tomó en cuenta a Vitaliano Mamani, quien tramitó los duplicados de la personería jurídica, el reglamento y el estatuto del Sindicato, y dio la iniciativa de afiliarse a la Federación Andina de Chóferes Primero de Mayo El Alto; y también a Benigno Apata y a José Cutipa (el segundo, por ejemplo, estuvo presente durante los conflictos de límites con otra organización de transportistas manuales). Fue de ese modo como se organizó al grupo de informantes a los que más se acudió, según sus experiencias como afiliados en el tiempo que llevaban trabajando en la Feria.

Para revelar cuáles fueron los temas de interés (el objetivo de la recopilación de la información), a continuación se

presenta la siguiente tabla que, por una parte, identifica a los informantes clave y su antigüedad laboral,¹⁶¹ su calidad de informante y el tema al que aportó (relacionado con su experiencia en la historia del Sindicato), y, por otra, su edad, el número de *file* (carpeta) donde están recopilados sus datos personales y la metodología que se aplicó en cada caso.

161 Se tuvo que delimitar la antigüedad laboral a partir de tres años desde el ingreso al sindicato, por razones que se explican en el capítulo 2.

Técnicas aplicadas para el recojo de información, según afiliado, 2014

Número	Nombre	Año de ingreso/ antigüedad laboral	Calidad del informante	Experiencia	Edad	File (carpeta)	Cuestionario	Entrevista
1	Carlos Condori	1985	Fundador y afiliado antiguo	Historia del Sindicato	45	Sí	No	No estructurada
2	Benjamin Condori	1985	Fundador y afiliado antiguo	Historia del Sindicato	s. d.-	No	No	No estructurada
3	Vitaliano Mamani	1990	Exsecretario general y orador*	Historia del Sindicato y conflicto de límites del área trabajo	54	Sí	No	No estructurada y semiestructurada
4	Benigno Apata	1993	Exdirigente y afiliado antiguo	Historia del Sindicato	s. d.-	Sí	No	No estructurada
5	Faustino Rojas	1995	Exdirigente y afiliado antiguo	Historia del Sindicato y migración	52	Sí	Sí	Semiestructurada
6	Calixto Tola	1995	Afiliado antiguo	Historia del Sindicato	54	Sí	No	Semiestructurada
7	Teófilo Ortiz	1996	Exdirigente y afiliado antiguo	Laboral	47	Sí	No	Semiestructurada
8	Florencio Calamani	1996	Afiliado antiguo	Historia del Sindicato y laboral	59	Sí	Sí	Semiestructurada
9	Crescencio Felipes	1997	Afiliado antiguo	Laboral	s. d.	Sí	No	No estructurada
10	José Cutipa	1999	Exsecretario general	Historia del Sindicato y conflicto de límites del área de trabajo	43	Sí	No	No estructurada
11	Paulino Yupanqui	1999	Afiliado antiguo y orador	Laboral	64	Sí	No	Semiestructurada

Continúa en la siguiente página

12	Marcelino Condori	2000	Exsecretario general	Familiares en el Sindicato	48	Sí	No	Semiestructurada
13	César Maydana	2000	Exdirigente y afiliado antiguo	Historia del Sindicato y laboral	40	Sí	No	Semiestructurada
14	Eugenio Osoiri	2001	Exdirigente y afiliado antiguo	Manejo de los fondos del Sindicato	55	Sí	No	No estructurada
15	Eduardo Condori	2002	Afiliado antiguo	Laboral	57	Sí	No	Semiestructurada
16	Eliseo Aquice	2003	Exdirigente de la Federación de Trabajadores con Carretón, afiliado antiguo	Laboral	39	Sí	No	Semiestructurada y no estructurada
17	Freddy Condori	2005	Exdirigente y afiliado antiguo	Laboral	23	Sí	No	No estructurada
18	Melecio Concha	2006	Exdirigente y afiliado antiguo	Laboral	42	Sí	Sí	Semiestructurada
19	Evaristo Calamani	2006	Exdirigente, afiliado antiguo y estudiante universitario	Laboral	25	Sí	No	No estructurada
20	Hernando Quispe Sinka	2006	Exdirigente (jefe de sector) y afiliado antiguo	-	51	Sí	No	No estructurada
21	Germán Flores	2007	Exdirigente y afiliado antiguo	Laboral	40	Sí	No	No estructurada
22	Hernán Condori	2007	Exdirigente y afiliado antiguo	Laboral	35	Sí	No	No estructurada

Continúa en la siguiente página

23	Felipe Cusquispe	2008	Exdirigente y afiliado antiguo	Elecciones en el Sindicato	41	Sí	No	No estructurada
24	Julián Héctor Plata	2009	Exdirigente, afiliado antiguo y estudiante universitario	s. d.	25	Sí	Sí	Semiestructurada y no estructurada
25	Roberto Carlos Mamani	2010	Exdirigente y afiliado antiguo	Laboral	-	No	No	No estructurada
26	Fermin Condori	2010	Exdirigente y afiliado antiguo	Laboral y parentesco en el Sindicato	36	No	No	No estructurada
27	Alfredo Limachi	2011	Afiliado nuevo	Laboral	18	No	Sí	Semiestructurada y no estructurada
28	Víctor Vera	2012	Afiliado nuevo	Laboral	17	No	Sí	Semiestructurada
29	Basilio Paxi	2003	Afiliado antiguo	Laboral	42	No	Sí	Semiestructurada y no estructurada
30	Edson Ibañes	2013	Afiliado nuevo	Laboral	26	No	Sí	Semiestructurada
31	Joaquín Marca	2013	Afiliado nuevo	Laboral	49	No	Sí	Semiestructurada y no estructurada
32	Pedro Poma	2013	Afiliado nuevo	Laboral y migración	-	No	Sí	Semiestructurada y no estructurada
33	Edwin Felipe	s. d.	Exsecretario general	Laboral	36	No	No	No estructurada
34	Gumersindo Gallardo	s. d.	Exdirigente	Laboral	-	No	No	No estructurada
35	Lucio Chaves	s. d.	Exsecretario general	Laboral	56	Sí	No	No estructurada

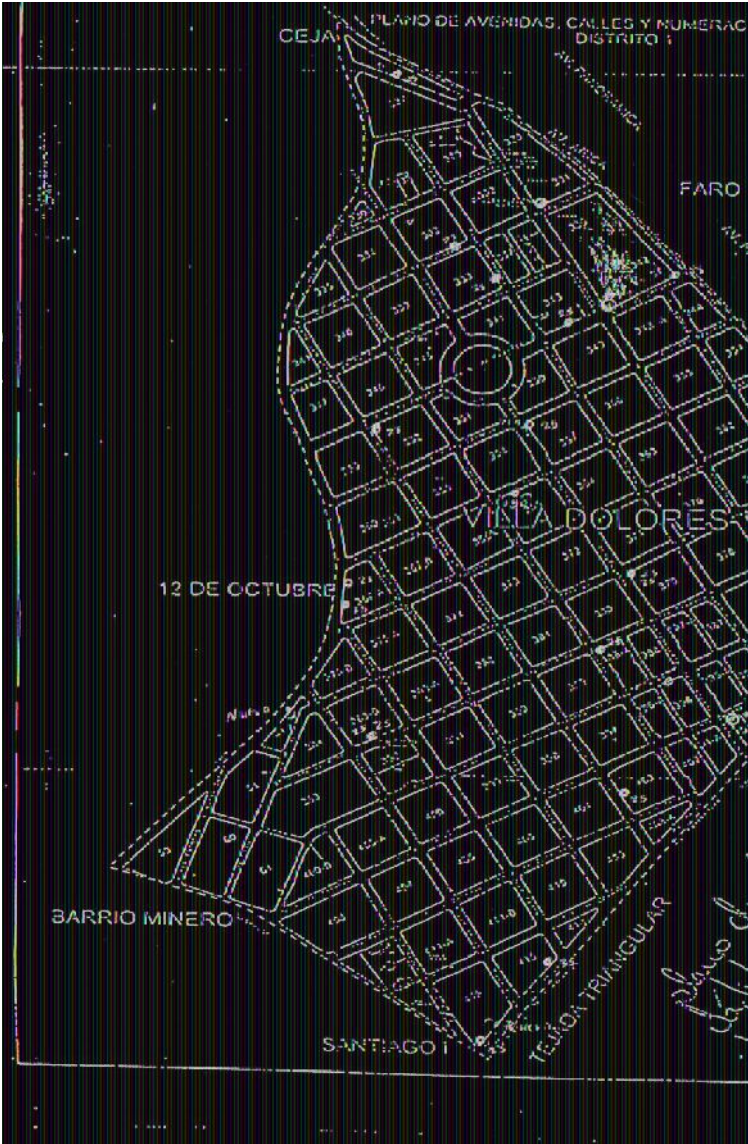
Fuente: Elaboración propia.

* En el Sindicato, se considera como oradores a los afiliados que tienen más intervenciones durante las asambleas, brindando su opinión. En muchos casos, son miembros antiguos y, a la vez, pueden haber sido dirigentes. Pueden ser interpretados como las figuras morales de la organización, ya que en sus intervenciones siempre recomiendan un buen comportamiento

de parte del afiliado, mediante un discurso moralista.

Finalmente, una de mis críticas consistía en que debía tomarse en cuenta a diferentes informantes y no solo seguir, ciegamente, el método “bola de nieve” que, muchas veces, desemboca en afinidades selectivas según el investigador y provoca sesgos en la investigación. Se intentó abordar una variedad de informantes, según su edad y su trayectoria laboral, migratoria, direccional, su antigüedad, etcétera, con base en las listas recabadas del Sindicato.

Anexo 2: Croquis de la zona de Villa Dolores, en El Alto, 2013



Fuente: Junta de Vecinos de Villa Dolores.

Anexo 3: Tarjeta de operación utilizada por los minittransportistas

El Alto Census

Gobierno Autónomo Municipal de El Alto

Nº 000443

DIRECCIÓN DE TRÁFICO Y VIALIDAD
TARJETA DE OPERACIÓN
(Distribución Gratuita) R.T.A.M. 020/98

 GESTION **2014**

PLACA: **CM-000** **SERVICIO PÚBLICO**

Organización: **SIND. MINI TRANSPORTE DE CARGA MANUAL ESTIBADORES Y SERENOS**

LÍNEAS: **AV. PANORAMICA CALLE 1 A 12 ZONA VILLA COLORES**

FOTOGRAFÍA DE OPERADOR

Propietario: **HILARIÓN GREGORIO CALISAYA** Modalidad: **CARGA**

Carnet de Identidad N°: **1010100** Póliza de Seg.: **XXXXXXXXXX**

VEHICULO: **CARRO MANUAL** Modelo: **XXXXXXXXXX** Color: **VERDE PACAY**

Clase de vehículo: **MINI TRANSPORTE** N° de Asientos: **XXXXXXXXXX**

N° de motor: **XXXXXXXXXX** N° de Chasis: **XXXXXXXXXX**

El Alto, **9** de **MAYO** de **2014**

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

Miguel Aduviri Chino
JEFE UNIDAD DE ADMINISTRACION Y CONTROL DEL TRANSPORTE URBANO

Néstor Seron Mendoza
DIRECCIÓN TRÁFICO VIALIDAD
SERVENO 020/98

Wilson F. Piquera C.
UNIDAD SERVICIOS PÚBLICOS
O.C.T.E.A.

Fuente: Tarjeta de operación expedida por la Dirección de Tráfico y Vialidad del Gobierno Autónomo Municipal de El Alto, 2014. (Se cambió la identidad del operador, así como el número de control municipal.)

Anexo 4b: Año de ingreso al Sindicato

Número	Válidos	94
	Perdidos	12

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

Año de ingreso	Frecuencia	Porcentaje
1983-1999	36	32,1
2000-2010	69	60,0
2011-2013	9	7,8
1983-2013	114	100,0

Fuente: Elaboración propia.

Anexo 5b: Antigüedad laboral, por profesión/ocupación y año de ingreso

Profesión/ ocupación	Año de ingreso																	Total					
	1988	1990	1991	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008		2009	2010	2011	2012	2013
Agricultor	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	9
Albaniil	0	0	0	1	1	0	0	0	1	2	1	1	0	2	2	1	0	1	0	0	0	0	13
Artesano	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Carpintero	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Chofer	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Chofer Cat. "C"	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Comerciante	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	2	0	1	1	1	1	1	0	0	0	0	10
Costurero	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Empleado	0	0	0	0	1	0	1	2	0	1	0	0	1	0	4	0	1	0	0	0	0	0	11
Estudiante	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	6	1	0	1	1	0	4	16
Mecánico	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
Minero	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Músico	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Obrero	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2
Panadero	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Panificador	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Peluquero	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Sin respuesta	0	0	0	0	0	1	2	0	2	0	0	0	2	1	0	2	0	0	0	0	0	1	11
Sastre	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	3
Zapatero	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Total	1	1	1	3	4	1	4	5	6	5	3	6	7	7	10	15	4	2	1	1	1	6	94

Fuente: Elaboración propia 2013.

GANADORES

Ruby July Peñaranda Espinoza
“La basura también da plata. Dos rutas
del reciclaje paceño”
Universidad Mayor de San Andrés
Tutor: Hernán Pruden

Julio Cesar Mita Machaca
“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”
Universidad Mayor de San Andrés
Tutora: Silvia Rivera Cusicanqui

Javier Campuzano Terrazas
“Agresores y agredidos: *bullying* entre estudiantes de
nivel secundario en establecimientos educativos mixtos,
fiscales y privados del municipio de La Paz 2013-2014”
Universidad Mayor de San Andrés
Tutor: David Llanos

TÍTULOS PUBLICADOS (CIS:17)

- *La basura también da plata: dos rutas del reciclaje paceño*, de Ruby July Peñaranda Espinoza.
- *Los artesanos del transporte en El Alto. De q'ipiris a mini-transportistas*, de Julio Cesar Mita Machaca.
- *Agresores y agredidos: bullying entre estudiantes de secundaria en La Paz*, de Javier Campuzano Terrazas.

TÍTULOS PUBLICADOS (CIS:16)

- *Los rostros andinos de la muerte. Las ñatitas de mi vida*, de Milton Eyzaguirre Morales.
- *La libertad en Juan de La Rosa (1885). Una aproximación fenomenológica a la novela de Nataniel Aguirre*, de Martín Mercado.
- *La mi'a religiosa. Cargos festivos, religiosidad y organización social en Tapacari (Cochabamba) en la segunda mitad del siglo XVIII*, de Alber Quispe Escobar.

TÍTULOS PUBLICADOS (CIS:15)

- *Política y romance en La candidatura de Rojas, de Armando Chirveches*, de Pedro E. Brusiloff Díaz-Romero [tesis ganadora].
- *Chicherías de la ciudad de Oruro. Prácticas y discursos sobre el trabajo, 1900-1930*, de Luisa Andrea Cazas Aruquipa [tesis ganadora].
- *El resorte de la conflictividad en Bolivia. Dinámicas, riesgos y transformaciones, 2000-2008*, de Nicole Jordán Prudencio [tesis ganadora].
- *Bolivia: Escenarios en transformación. Selección de ensayos sobre política, cultura y economía*, de varios autores [reúne nueve artículos correspondientes a la mención de honor y a ocho tesis destacadas].



Este libro se terminó de imprimir
en mayo de 2019, en los talleres de
Editorial Quatro Hermanos,
en La Paz (Bolivia).

Lejos del aparapita de Jaime Sáenz y del *k'épiri* de Víctor Hugo Viscarra, en este libro, Julio Cesar Mita se sumerge en la cotidianidad del transportista de carga manual que trabaja en la Feria de Villa Dolores de la ciudad de El Alto. Desde el overol verde en el que los minitransportistas lucen con orgullo la insignia de una organización sindical, la cual agrupa a ese gremio laboral, Mita deshilvana los remiendos que cubren a los personajes creados, desde sus propias perspectivas, por los citados autores bolivianos. También nos habla de hombres de carne y hueso que no solo llevan sobre sus espaldas pesadas cargas ajenas, sino que imprimen cada día y con mucho esfuerzo sus aspiraciones de progreso.

En la obra *Artesanos del transporte en El Alto. De q'ípiris a minitransportistas*, el autor nos propone "una inmersión sin tanque de oxígeno" a ese mundo para muchos subterráneo y marginal, pero que para sus protagonistas tiene la claridad de todas sus madrugadas, esas que les prometen más ganancias mientras más temprano comiencen a ponerle el hombro –entiéndase de manera literal– al trabajo.



ISBN: 978-99074-77-02-0



9 789997 477020