

¿Quién no lo hizo alguna vez? Los taxistas y la normatividad informal en el tránsito de Montevideo¹

Who didn't do it sometime? Taxi drivers and informal normativity in Montevideo's transit

Diego Amarilla², Felipe Montes³, Bruno Suárez⁴

Resumen

En este artículo se analizan aspectos referidos a la normatividad formal e informal en el taxi. Se incluyen conceptos relativos a la socialización vial abordados desde un enfoque parsoniano que privilegia el ámbito de la internalización de normas en la interacción entre individuos (en este caso en el marco del tránsito). En este sentido se plantea una articulación teórica entre el estructural funcionalismo y los conceptos foucaultianos de poder. En otro orden analítico se aborda la dimensión que hace a las percepciones de los taxistas en cuanto a la normatividad formal que rige el tránsito y a las infracciones más comunes cometidas por los conductores. Esto se encuentra en estrecha relación con situaciones de violencia que serán analizadas. También, otro punto importante de análisis tiene que ver con la interacción entre el Estado y sus formas de control hacia los conductores en general y a los taxistas en particular. Finalmente se plantea un recorrido crítico de las líneas emergentes de la investigación: entre las más destacadas se encuentra el rol del género en los conductores de taxis y el tránsito, y las principales problemáticas del tránsito desde la perspectiva de los entrevistados.

Palabras clave: tránsito, socialización, taxistas.

Abstract

In this paper aspects referred to the formal and informal normative of the taxi are analyzed. Concepts related to vial socialization are approached from a Parsonian view which privileges the scope of the internalization of norms in the interaction between individuals (in this case in the transit

1 El presente artículo es producto de una investigación realizada en el marco del Programa de Apoyo a la Investigación Estudiantil (PAIE) financiado por la Comisión Sectorial de Investigación Científica (CSIC) de la Universidad de la República (UDELAR).

2 Licenciado en Sociología. Facultad de Ciencias Sociales (FCS). UDELAR. Correo electrónico: amarilladiego7@gmail.com

3 Licenciado en Sociología. FCS. UDELAR. Asistente de investigación en Focus Investigación social y Consultoría. Correo electrónico: felipe.montes93@outlook.com

4 Estudiante de Sociología. FCS. UDELAR. Analista estadístico y de dimensionamiento en Uruguay Asistencia. Correo electrónico: brunosc1234@gmail.com

context). In this sense, a theoretical articulation is made between structuralism functionalism and Foucault's concepts of power. Another analytical order addresses taxi driver's perceptions about the formal regulation that rules the traffic and the most common infractions committed by the driver's. This is closely related to situations of violence that will be analyzed. Also, another important point of analysis has to do with the interaction between the State and its ways of control towards drivers in general and taxi drivers in particular. Finally, a critical tour through the emerging lines of research is presented: among the most outstanding ones are the role of gender in taxi drivers and transit, and the main problems of the transit from the perspective of the interviewees.

Keywords: Transit, Socialization, Taxi Driver's.

Introducción

El tránsito se configura como un lugar privilegiado de las relaciones sociales y económicas de las sociedades contemporáneas. Desde el presente artículo se intenta plantear una serie de debates y consideraciones teórico-analíticas, con la pretensión de no sólo dar una mirada sociológica a los fenómenos y problemáticas asociadas a un espacio trascendental como el tránsito, sino de proyectar y posicionar a las ciencias sociales en un ámbito poco estudiado por las diferentes disciplinas.

En la selección de los taxistas como objeto de estudio se tienen en cuenta una serie de factores que inciden en el tránsito. Por un lado, se considera que los trabajadores del transporte en general, así como los taxistas en particular, son aquellos que logran una mayor sistematización rutinaria en el tránsito. Por otro lado, el objeto de estudio se centra en los taxistas a modo de establecer un punto de corte respecto a otros trabajadores del transporte, conductores particulares y demás actores del tránsito como es el caso de los peatones.

En este sentido la investigación se propone analizar el discurso de los taxistas y para esto se utiliza la técnica de entrevistas semiestructuradas, logrando saturación teórica en la mayoría de las dimensiones conceptuales planteadas en el marco teórico.

Los principales hallazgos que se analizan tienen que ver con la importancia de la socialización vial (sobre todo en su segunda etapa) y la internalización de normas informales que hacen a

un bagaje normativo que se aleja de la norma institucional. En este sentido también se problematiza sobre el código del taxi y su incompatibilidad con restricciones impuestas desde el propio Estado. También la violencia y las relaciones de poder que se dan en el marco de la segunda etapa de socialización vial son emergentes de consideración central. Las desigualdades de género y la dimensión espaciotemporal de las infracciones se configuran como aspectos importantes de la normatividad informal del tránsito, así como también de los códigos en el taxi.

1. Consideraciones teóricas

Teniendo en cuenta que la investigación es de carácter exploratorio, se propone un abordaje desde diferentes corrientes teóricas con el fin de visibilizar la pluralidad de abordajes epistémicos con los que se pueden analizar los fenómenos sociales que se dan en el tránsito. La articulación teórica y analítica, si bien supone una mayor complejidad y un desafío, deriva en resultados más sustanciosos. En este sentido se propone un análisis desde el estructural-funcionalismo con el fin de dar cuenta del proceso de socialización en el tránsito, y por otro lado, un enfoque foucaultiano de las relaciones de poder inherentes en la construcción de una normativa informal en el mismo.

De este modo la investigación se inscribe en la corriente interpretativista de las ciencias sociales (Weber, 1992) y particularmente en el interaccionismo simbólico. Uno de los padres de dicha corriente, el sociólogo norteamericano Herbert Blumer (1982), destaca la relevancia de la inte-

racción social en la instancia de creación y manipulación de significado.

Ya en los albores del siglo XX autores de la Escuela de Chicago problematizan acerca del crecimiento exponencial de las ciudades estadounidenses en consonancia con un pujante desarrollo económico. Louis Wirth (1988) destaca que:

El rasgo distintivo del modo de vida del hombre en la edad moderna es su concentración en gigantescos conglomerados alrededor de los cuales se apiñan centros menores, y de los cuales irradian las ideas y prácticas que suele llamarse civilización. Las influencias que las ciudades ejercen sobre la vida social del hombre son mayores de lo que indicaría la proporción de la población urbana, pues la ciudad no solo es, en grado cada vez mayor, la morada y el taller del hombre moderno, sino también el centro de iniciación y control de la vida económica, política y cultural que ha atraído a su órbita las partes más remotas del mundo, y formado un cosmos de diversas zonas, pueblos y actividades (162).

Todo este crecimiento exponencial de actividades, rubros, pueblos y ciudades de los que habla Wirth tienen absoluta vigencia con la situación del parque vehicular del Uruguay, según datos de la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) el mismo creció un 120% en el período entre el 2003 y el 2015 (UNASEV, 2015: 48). Conforme a estos cambios, la temática del tránsito se ha posicionado como un tema central en la agenda pública, siendo la Intendencia un importante organismo regulador estatal.

En sintonía con Wirth, Ernest W. Burgess (1967) plantea el crecimiento de las ciudades como un carácter particular de estos espacios. Este autor norteamericano propone una sintética definición sociológica de lo que entiende por ciudad, a la cual se adhiere desde la investigación: “Con fines sociológicos, una ciudad puede definirse como un asentamiento relativamente grande, denso y permanente de individuos socialmente heterogéneos” (Wirth, 1988: 67).

De este modo el tránsito se convierte característico de las ciudades modernas y motor fundamen-

tal del funcionamiento del modo de producción capitalista, reificado como espacio de circulación de mercancías y relaciones de producción. A este respecto los antropólogos Fraiman y Rossal dicen que:

El tránsito de Montevideo está plagado de acontecimientos (es decir micro-escenas) y esto es estructurante de un macro-drama. Lo ideal del funcionamiento del tránsito debería ser eso: mero funcionamiento. Un espacio sin historia, un reino del funcionalismo absoluto. Las relaciones humanas en el tránsito deberían situarse en el grado cero de lo humano: la ausencia de iniciativa o en el grado absoluto de lo social: la normatividad total (Fraiman y Rossal, 2006: 35).

Es así que esta urbanización de la vida social moderna también influye de manera notoria en las relaciones sociales que se llevan a cabo en dicha sociedad en términos weberianos, en los tipos de acción social. Wirth (1988) reflexiona sobre los roles bien definidos y segmentados en las ciudades, que hacen a la interacción entre individuos. Dicha interacción se trata principalmente de contactos secundarios, incluso aunque sean cara a cara. La ciudad se caracteriza por la superficialidad, el anonimato y la transitoriedad de sus relaciones sociales.

En base a esto, adquiere una gran relevancia sociológica estudiar los fenómenos sociales que se dan en el marco de las actuales sociedades urbanas. Uno de estos fenómenos tiene que ver, sin duda alguna, con el tránsito, en la medida en que es el pilar fundamental que sostiene el funcionamiento de las ciudades. La definición propuesta por los antropólogos Fraiman y Rossal resulta de pertinencia central para el contexto de la investigación:

El tránsito es, en su forma más general, una forma de comunicación que conecta a las personas. Asume la circulación de las mercancías (bienes y personas) y el transporte de los consumidores. Comporta, además, un mercado laboral específico: el del transporte (Fraiman y Rossal, 2008: 137).

El tránsito es el medio por el cual personas, bienes y servicios circulan de un lado a otro. Este sistema normativo contiene fallas que no han

podido resolverse hasta el momento y la violación a dicha normatividad sigue cobrando vidas humanas. Tal es así que según los datos de UNASEV (2015) Uruguay registró una tasa de 14.6 fallecidos en siniestros de tránsito cada 100.000 habitantes para el año 2015. Siendo la principal causa de muerte violenta en jóvenes en Uruguay, lo que se traduce en daños irreparables en el capital humano del país. Los principales problemas se verifican en el rango de 20 a 24 años donde la tasa de mortalidad es de 26.7, que supera en un 80% al valor nacional. (UNASEV, 2015: 33). En cuanto a la violación a la normativa formal, hay autores que hablan de una hipotética anomia.

Hay anomia en el tránsito. Y la anomia - que puede en otros contextos ser fuente de desarrollo de la historia y del cambio- es para el tránsito fuente de violencia y accidentalidad. Esta simple observación, que permite sacar algunas conclusiones sociológicas, permite también recordar un viejo aforisma de Durkheim: es siempre en lo social donde hay que buscar el secreto de lo social. Las razones de los siniestros, entonces, son las transgresiones recurrentes a las normas (Fraiman y Rossal, 2008: 139).

Si bien diariamente se registra un importante número de infracciones, el tránsito es un espacio de interacción social hiper-reglamentado. El cumplimiento de las normas en su totalidad derivaría en un correcto funcionamiento, por este motivo puede concluirse que, si todos los actores sociales involucrados en el tránsito cumplen ésta normatividad formal a rajatabla, el accidente sería un evento o una micro-escena según Fraiman y Rossal (2008), de muy improbable suceso. Los ejemplos de un accidente ideal toman formas improbables, como fallas de fábrica o problemas graves de salud, por ejemplo, el de un conductor o un peatón que sufriera un paro cardíaco durante la marcha o en un cruce determinado.

Es por esto que toma relevancia social llevar adelante una investigación de este tipo, ya que en la raíz de la siniestralidad se encuentra el incumplimiento de la normativa formal que rige el tránsito. En este sentido, del Cueto (2009) aplica el concepto de *double bind* sentido negociado

que los conductores atribuyen a la norma y en la socialización que sufren una vez inmersos en el tránsito. En este sentido negociado de las normas intervienen todos los actores involucrados en el tránsito: desde peatones, ciclistas, conductores de automóviles y trabajadores del tránsito en general. Mediante el discurso de los taxistas se busca analizar la negociación de la normativa formal y como la misma se manipula y evoluciona a partir de las interacciones en el tránsito.

La socialización fue un tema de central importancia para un clásico de la sociología como Talcott Parsons, que la define como:

La adquisición de las orientaciones precisas para funcionar satisfactoriamente en un rol [...] y al proceso motivacional por virtud del cual se produce, visto con arreglo a su significación funcional con respecto al sistema de interacción, mecanismos de socialización. Estos son los mecanismos implicados en los procesos del funcionamiento normal del sistema social (Parsons, 1951: 199).

En base a esta definición dada por Parsons, pueden distinguirse dos etapas de la socialización como internalización de pautas y orientaciones. En primer lugar, se encuentra la socialización primaria, que se lleva a cabo durante la primera infancia. Luego la socialización secundaria, que según el autor se define como

los mecanismos que se han denominado especificaciones situacionales de los roles en las orientaciones y que actúan a través de la imitación y las identificaciones secundarias. A través de ellas se aprenden los valores específicos de los roles y los sistemas de símbolos de aquella sociedad o subsistema en particular, y el nivel de expectativas que han de realizarse concretamente al poner en obra el rol real (Parsons, 1951: 229).

Una distinción fundamental radica en que durante la primera fase de socialización se internalizan las principales pautas de valor, mientras que en la segunda fase se internalizan las orientaciones normativas específicas de orientación de rol. Estas orientaciones específicas comienzan a adquirirse en el sistema educativo:

En tanto el niño acepta las expectativas de rol del sistema escolar, el logro de buenas puntuaciones,

que es una forma de éxito, se convierte en lo que podemos denominar una meta situacionalmente generalizada. Es este un punto en el que pueden converger muchos posibles factores motivacionales (Parsons, 1999: 230).

En este sentido, la socialización secundaria logra: “socializar diferentes orientaciones de la personalidad, de tal manera que, a pesar de la diversidad de sus personalidades básicas, todavía pueden llenar el mismo conjunto de expectativas de rol, al menos dentro de los límites de la tolerancia” (Parsons, 1999: 230).

La presente investigación propone al concepto de “socialización vial” como aquel tipo de socialización que se da en el marco de la socialización secundaria en términos parsonianos, con el fin de que el individuo pueda cumplir de manera satisfactoria con la conducta y expectativas de rol de conductor en el marco del tránsito. Como se verá en los objetivos específicos, la socialización vial que se propone de forma analítica en este trabajo consta de dos etapas, una primera etapa que comprende el momento de formación del individuo en la academia y una segunda etapa donde el individuo ya desempeña su rol de conductor inmerso en el tránsito.

Por otra parte, la investigación plantea una aproximación foucaultiana del concepto de poder para abordar de manera crítica las relaciones que se dan en el tránsito. Mientras que para los enfoques sistémicos, especialmente el parsoniano, la normativa se internaliza como función, y por lo tanto se vuelve estructura estable (vista en un momento del tiempo), la concepción de poder de Foucault (2014), luego de diferenciarse de las nociones contractualistas⁵ de poder, así como también de la tradición marxista clásica⁶, propone una serie de proposiciones en torno al mismo que se podrían sintetizar en base a una concepción que lo presenta como “des-localizado”, en la medida en que el poder no se tiene sino que

se ejerce desde múltiples relaciones sociales desiguales, y que tiene como fin normalizar cierta concepción del mundo de la vida.

por poder hay que comprender, primero, la multiplicidad de las relaciones de fuerza inmanentes y propias del campo en el que se ejercen, y que son constitutivas de su organización; el juego que por medio de luchas y enfrentamientos incesantes las transforma, las refuerza, las invierte; los apoyos que dichas relaciones de fuerza encuentran las unas en las otras, de modo que formen cadena o sistema, o, al contrario, los desniveles, las contradicciones que aíslan a unas de otras; las estrategias, por último, que las tornan efectivas, y cuyo dibujo general o cristalización institucional toma forma en los aparatos estatales, en la formulación de la ley, en las hegemonías sociales (Foucault, 2014: 88-89).

Es así que se plantea un debate en las formas y los mecanismos por los cuales se da el proceso de creación de normas. El enfoque foucaultiano otorga una preponderancia a la multiplicidad y la resistencia, que se encuentra en la teoría de sistemas únicamente como desviación. Esta herramienta conceptual permite comprender como una normativa formal puede no hacerse valer de la forma esperada, e incluso “invertirse” y entrar en contradicción con las “hegemonías sociales”. Así la “socialización secundaria” cambia de significado y se vuelve una norma de la resistencia, de las estrategias adoptadas por una profesión, que por mecanismos dispares las vuelve regulación y socializa a sus miembros en ella.

Entendiendo al tránsito como un sistema que contiene una estricta normativa, una gran cantidad de actores involucrados (incluyendo el Estado) que interactúan en relaciones de poder que moldean una socialización vial, surge la pregunta sustantiva de este trabajo de investigación ¿Por qué los actores sociales del tránsito violan la normatividad formal que rige el mismo?

5 Dichas perspectivas conceptualizan al poder desde la noción del “soberano” y de la consecuente ley-derecho.

6 La tradición marxista suele ubicar al poder como un factor de dominación de clase que se concentra, sobre todo, desde el propio Estado.

2. Metodología de la investigación

El objetivo general de la investigación es comprender y explorar la brecha existente entre la

normatividad formal e informal en el tránsito de Montevideo en el marco de la socialización vial.

Los objetivos específicos consisten en analizar la percepción de los taxistas sobre la normatividad formal del tránsito en la segunda etapa de la socialización vial; analizar los mecanismos de socialización informal desde la perspectiva de los taxistas y finalmente analizar su percepción, del vínculo que existe entre la normatividad formal, su violación y la accidentalidad en las etapas mencionadas anteriormente en el marco de la socialización vial.

Cuando lo que se trata de analizar es un proceso de socialización, de creación de normas, y de interacción entre las posiciones, las estrategias y los distintos poderes/resistencias en pugna, existen dos caminos trillados por las distintas escuelas metodológicas. Por un lado, un análisis histórico-estructural, el cual mediante un minucioso análisis documental permite encontrar la génesis de esa nueva forma de socialización, con sus sujetos y objetos en pugna. Por el otro, y este es el adoptado por esta investigación, el interpretativismo a partir de los discursos de los objetos de esa socialización.

Este método tiene ciertas ventajas con respecto al mencionado anteriormente cuando se trata de una investigación cuyos recursos y tiempo son limitados, especialmente útil en estudios de carácter exploratorio. En primer lugar, y quizás lo más importante, permite acceder a una cantidad sustancial de conceptos, muchos de los cuales surgen de la propia interacción con los sujetos socializados, guiando al estudio por caminos a veces inesperados por el investigador, pero de una gran riqueza analítica. Por otro lado, habilita una sobre-interpretación del hecho por los sujetos mismos, que cuando son enfrentados a su propio discurso práctico desde una nueva perspectiva desarrollan un nuevo discurso, a veces crítico, otras veces propio de la “socialización”, que al ser reinterpretado descubre los mecanismos por los cuales esta fue internalizada por el sujeto. Por último, permite acceder a discursos de una densidad interpretativa que habilitan análisis fructíferos aun siendo objetivamente limitados en cuanto a su número.

En el marco del interpretativismo entonces se utiliza un diseño cualitativo de investigación, siendo el objeto de estudio los taxistas que desempeñan su labor en Montevideo. El trabajo de campo se desarrolló entre abril y julio del año 2017.

Para caracterizar lo que se entiende por diseño cualitativo es importante la conceptualización que propone Piergiorgio Corbetta (2007), entendiendo como elementos claves de un diseño flexible, en primera instancia, a la relación abierta e interactiva entre teoría y campo de investigación; la existencia de conceptos orientativos, abiertos y en construcción; el papel activo del sujeto estudiado y la identificación empática entre el quien estudia y el estudiado. Por otra parte, el diseño de investigación cualitativo es desestructurado, abierto y construido en el curso de la investigación; el objetivo del análisis será comprender a los sujetos; mientras que la presentación de los datos será en base a fragmentos de entrevistas o de textos (perspectiva narrativa). Finalmente, también se destaca la construcción de clasificaciones y tipologías (Corbetta, 2007).

Las entrevistas tienen importantes fortalezas en cuanto a la búsqueda de la veracidad del discurso, y a la posibilidad de trabajar emergentes. Debido al carácter exploratorio de la investigación y por precaución a posibles contingencias que fueran difíciles de trabajar en una única instancia como podría ser un grupo de discusión, se opta por realizar entrevistas en profundidad, las cuales permiten la modificación de la guía de preguntas, y una mejor preparación ante cada instancia, para captar mejor las complejidades del objeto.

En este sentido Robert Merton, Marjorie Fiske y Patricia Kendall (1998) destacan la importancia de lo que denominan como “entrevista focalizada” que definen en grandes rasgos como el involucramiento de los entrevistados en una situación particular (en el caso del objeto de estudio en cuestión sería su involucramiento en el taxi); el análisis de contenido o análisis situacional realizado por el entrevistador es otro elemento de la entrevista focalizada; el desarrollo de un guion de la entrevista por parte del entrevistador; y finalmente determinar las definiciones de la situa-

ción de los entrevistados para contrastar con las hipótesis propuestas en el anteriormente citado análisis situacional.

En lo que respecta a la pauta de la entrevista, consiste en preguntas “semiestructuradas”, relativas a las distintas temáticas que deben comprenderse dentro de las entrevistas, con la flexibilidad en cuanto al orden y formulación que las caracteriza (Batthyány, 2011); buscando hacer un máximo uso de esta característica que otorga la metodología cualitativa, y que el entrevistado siga teniendo cierta libertad de acción en la respuesta.

También, la metodología elegida fue consecuencia de los plazos dispuestos para el proyecto, el cual se realizó en el marco de un proyecto de investigación estudiantil. Con esta investigación se busca generar un antecedente para poder conocer mejor el objeto y así tener mayor ambición en futuros estudios relativos a la temática del tránsito.

De esta forma se realizaron diez entrevistas a taxistas, logrando saturación teórica que proponen los autores Barney Glaser y Anselm Strauss (1967), quienes incluyen el concepto dentro de la teoría fundamentada (*Grounded Theory*) que proponen. La saturación teórica se alcanza, según estos autores, cuando no existe información nueva, plausible de ser hallada, que permita el desarrollo de las categorías en análisis. Es así que se observa empíricamente a medida que los ejemplos comienzan a aparecer recursivamente y habilita al sociólogo a dar el salto hacia nuevos grupos con la finalidad de intentar saturar nuevas categorías.

3. Análisis

3.1. Trayectorias en el taxi

En lo que tiene que ver con las trayectorias de los taxistas, los discursos pueden clasificarse en dos categorías: a) aquellos trabajadores que en sus inicios consideraban al taxi como un trabajo secundario, reforzando su ingreso principal, que poco a poco va adquiriendo importancia y que luego de ciertas transformaciones en las circunstancias vitales de los entrevistados se convierte

en la principal fuente de ingreso; b) la otra categoría tiene sus orígenes en la crisis del 2002. La pérdida de empleo llevó a muchos trabajadores a buscar nuevas formas de subsistir en otros rubros. Es así que el taxi aparece como una alternativa viable en la que terminan decantando por necesidad.

En lo referido a los requisitos para acceder al taxi no existen impedimentos sustantivos para trabajar en calidad de empleados. La libreta profesional se obtiene estudiando la información brindada por la intendencia, sin necesidad de acceder a ninguna academia. Algunos entrevistados mencionaron que se les solicitaba el certificado de buena conducta, pero ningún otro requisito de importancia.

Por último, a partir de que formaron parte del círculo laboral del taxi, han tenido diversas situaciones personales de mucho estrés. Algunos comentan ya haberlo superado, otros dicen que “por suerte” no les quedan muchos años para jubilarse, que están cansados ya de la calle. Trabajar doce horas diarias producen cansancio, violencia, y en algún caso la necesidad de dejar el taxi por problemas de salud. A su vez las infracciones más comunes, entre las que fueron mencionadas el “saltarse” los semáforos y cebras, el no poner las balizas a la hora de detener el vehículo para “levantar viaje” o “dejar el viaje” o la conducción por carriles equivocados son causas de molestias constantes.

A grandes rasgos su situación los lleva a que tengan una visión pesimista del tránsito en general y de las posibles soluciones a la accidentalidad en particular. Al estar más inmersos que muchos otros conductores en el tránsito, son parte de una gran cantidad de accidentes e infracciones de tránsito. Como alternativas de cambio, aparece la “educación vial”, siendo discursivamente lo más recurrente, en conjunto también con una mayor fiscalización. Sin embargo, estos cambios piensan no ocurrirán en los próximos años, sino que son a más largo plazo.

Para mí no hay una sola solución. Tendríamos que empezar con ataques fuertes, y en los jardines, en la escuela. Eh... Y bueno, si esto demoró 10 años

en quedar así por diferentes acciones, bueno esto va a demorar 15,20 años en volver a una normalidad. (Entrevista N°2, Comunicación personal, 12/6/2017).

Otros, más escépticos, no ven un horizonte de plausibles mejoras al respecto:

Ah, no, no. Yo no sé si se soluciona esto. Bueno, infracciones... Gente torpe va a existir toda la vida, siempre. O sea que infracciones van a seguir habiendo, y gente que maneja mal va a seguir habiendo. Este... Gente más dinámica, gente menos dinámica, ¿entendés? Yo creo que no, yo creo que eso va a seguir siempre. Va a existir siempre. (Entrevista N°3, Comunicación personal, 14/6/17)

3.2. El tránsito en disputa: un aprendizaje brusco de la “verdadera” normativa vial

Tal como se planteó en los objetivos, una de las pretensiones de la investigación tiene que ver con explorar y analizar la brecha existente en las dos fases de la socialización vial. De este modo y en base al discurso de los taxistas entrevistados, cobra una gran relevancia lo que en el marco teórico se denominó como segunda etapa de socialización vial. Es así que para los entrevistados la etapa de socialización primaria que se da en el marco de las academias de choferes, no son el lugar requerido para luego desempeñarse correctamente como taxistas.

Es en “la calle” y “arriba del taxi” donde realmente se “juega el partido” más importante. De esta forma la segunda etapa de socialización vial es clave para poder analizar los comportamientos de infracción (tanto de taxistas, como de otros conductores) en el marco del tránsito. De la normativa informal del taxi, se sabe por los entrevistados que existe un código informal que conocen sobre todo aquellos taxistas que llevan ya un tiempo en la profesión. Este código (ver anexo 1) tenía vigencia años atrás, pero desaparece cuando la Intendencia tomó parte en la regulación del taxi, y creó una ley que los anula (ver anexo 2). De esta forma el taxista debe dejar de lado esos códigos informales por la posibilidad de ser sancionados por los distintos dispositivos de control de la Intendencia.

Existen sin embargo pequeñas excepciones en las paradas de taxi, las cuales cuentan con regulaciones que dependen de la compañía, en las cuales los taxistas deben cumplir con las normas que se exijan si allí deciden esperar pasaje. Por lo general estas regulaciones consisten en realizar una fila para “levantar viajes” o pagar un cierto monto de dinero por cada viaje que allí se consigue.

En la calle, los taxistas se enfrentan a la normativa formal, la cual parece haber anulado todo código informal compartido que sí existía anteriormente.

Yo no levanto al pasajero por camaradería de dejarle el viaje al compañero que viene atrás... hay un inspector, es una multa. Porque el pasajero no tiene por qué esperar el coche de atrás. Porque tu venís libre. Tú para hacer eso tenés que apagar el libre. O sea, los códigos eran internos, para la patronal de taxímetros, o sea, que fue lo primero que salió como taxímetro. Entonces, todas esas cosas se han dejado de usar.” (Entrevista N°9, comunicación personal, 27/06/17).

Refutada la hipótesis sobre la vigencia de un código informal, se propone un debate pertinente desde las concepciones de Parsons (1999) sobre la socialización y el enfoque foucaultiano de poder respecto a la normativa formal. La norma es violada en la interacción social que se da en el tránsito, a priori se podría pensar que esto se convierte en una excepcionalidad o “desviación” cuando en las academias de choferes se aprenden todos los códigos y normas formales que rigen al tránsito. Sin embargo, los entrevistados alegan que, por una serie de factores referidos al crecimiento del parque vehicular de la ciudad, lo obsoleto de la infraestructura, y el propio ritmo de vida del tránsito, las normas comienzan a ser manipuladas en el marco de la interacción vial y, lo informal y excepcional, comienza a ser regla.

Es entonces que el *double bind* entra en juego, cuando la norma formal colisiona con las demandas de “la calle” y con la moral. Es el caso del siguiente entrevistado:

Yo he llevado 6 personas, porque a veces consideraba de que me paraba una familia, y tenían un bebé y ta, no le voy a hacer pagar otro taxi

al tipo porque tiene un bebé, pero en realidad lo que yo estaba haciendo estaba mal, en realidad no debería estarlo haciendo, porque el bebé era un ser humano, era una persona viva, una persona más. Digo si yo llegaba a tener un accidente, el seguro era muy probable que no me cubriera, pero me parecía injusto que tuviera que pagar otro taxi porque tenía un bebé, y lo llevaba en los brazos, ¿entendés? (Entrevista n°2, comunicación personal, 23/5/2017).

Los propios taxistas en base a las distintas situaciones que se les presentan, teniendo en cuenta el contexto (por ejemplo: si es de día o de noche, la cantidad de personas, la apariencia del pasajero, dónde se levante el pasaje) toman decisiones que confrontan la normativa formal. Esto puede traer consecuencias negativas para dichos trabajadores del transporte, sólo el pasado año (y coincidentemente en el período de trabajo de campo de esta investigación) se sancionaron con poco más de 3800 multas por infracciones, 2780 por exceso de velocidad y 1023 por cruzar con el semáforo en rojo⁷. Esto, pensando en los 5334 taxistas que en 2016 estaban registrados (no se cuenta con los datos del 2017 pero puede suponerse un número similar), es un número que da a reflexionar. Quizás faltaría profundizar, con la ayuda de más datos cuantitativos, sobre si los taxistas multados son quienes reinciden en la sanción, o si en cambio este tipo de sanciones le son comunes a la profesión. Sin embargo, puede pensarse en base al número de infracciones se cometieron entre enero y julio de 2017, que el *double bind* entra en conflicto con la normativa informal y es sancionado reiteradamente.

Para Parsons (1999) el sistema educativo (en sus diversas formas) jugaba un rol central en las orientaciones de rol, generando “metas situacionalmente generalizadas” donde las distintas personalidades podían converger en las “orientaciones de rol específicas”. Ahora bien, en el marco del tránsito se dan una serie de mecanismos de socialización por los cuales los actores internalizan la normativa formal de conducción, que en la segunda etapa de socialización, y a través de

mecanismos “personales”, los individuos cuestionan, derivando en situaciones de “desviación”. Estas formas tienen que ver con situaciones de violencia (verbal o física) que conllevan a un repertorio de castigos, de corte moral o físico, que imponen una serie de transgresiones a la norma formal. Pero estas transgresiones superarían el mero ámbito de la situación espacio-temporal y se consolidan como verdaderas normas informales del tránsito.

Sí, totalmente, nosotros cometemos infracciones porque nos obligan, estacionar en doble fila, porque si yo a vos, me decís voy a Ferrer Serra y Requena y yo te digo pah, yo acá no puedo parar, te tengo que dejar en la esquina. No, yo vivo acá, dejame acá y evitás un problema, que eso es falta de educación en la gente también. Cruzar a la mitad de la calle entre los autos. (Entrevista N°6, comunicación personal, 24/06/17).

Es así que cobra especial relevancia lo aportado por Michel Foucault (2014) en su conceptualización sobre el poder. Discutiendo con el funcionalismo parsoniano bien se podría formular la siguiente pregunta a modo de disparador analítico: ¿cómo se dan las relaciones de poder en la creación de una normatividad informal? Para Foucault el poder estaba lejos de la concepción del derecho, de la ley-soberano, tal como se podría plantear el poder en el marco del tránsito: un Estado que fija normas y unas instituciones educativas (el caso de las academias) que son el medio de internalización en la interacción entre el sistema cultural y el sistema de personalidad.

Uno de los mecanismos de control introducidos por Foucault es el panóptico, que tiene efectos en el comportamiento individual en base a una observación constante por los dispositivos de control. En el tránsito también funcionaría este mecanismo regulador generando: “un estado consciente y permanente de visibilidad que garantiza el funcionamiento automático del poder. Hacer que la vigilancia sea permanente en sus efectos, incluso si es discontinua en su acción” (Foucault, 2003: 204).

Estos mecanismos de poder pueden identificarse en los inspectores de tránsito (que aparecen

⁷ Datos extraídos de: <https://www.elpais.com.uy/informacion/multas-taxis-omnibus-siete-meses.html>.

de forma esporádica y sorpresiva), cuya función pasa por sancionar el incumplimiento de la norma. A esto se suman otros dispositivos de control como radares, cámaras de vigilancia, entre otros. Para Foucault el panóptico termina siendo clave:

automatiza y desindividualiza el poder. Éste tiene su principio menos en una persona que en cierta distribución concertada de los cuerpos, de las superficies, de las luces, de las miradas; en un equipo cuyos mecanismos internos producen la relación en la cual están insertos los individuos (Foucault, 2003: 205).

En este sentido el tránsito, y la segunda etapa de socialización vial, se convierten en instancias privilegiadas de relaciones de poder en sentido foucaultiano, un poder que se construye desde “abajo”, que tiene mecanismos de normalización en lo discursivo, en lo lingüístico y en las distintas formas de relaciones sociales, que van desde la relación con los inspectores de tránsito (la cara visible del Estado) a las relaciones entre propios taxistas y con otros conductores particulares.

Los insultos y “llamadas de atención” son las formas más habituales en lo que hace a los mecanismos de socialización en el tránsito, pero estas relaciones normalizadoras también están matizadas por la dimensión espacio-temporal del tránsito en general y del taxi en particular. Es así que los entrevistados manifiestan un verdadero clivaje en lo que tiene que ver con “el día y la noche”: mientras que el día sería una instancia más regulada en todo sentido, desde el control del Estado y de los demás actores del tránsito; la noche se convierte en un “reino del vacío”, donde no sólo escasean vehículos, sino que la presencia de inspectores es mucho menor y el relacionamiento entre los propios taxistas es totalmente distinto al relacionamiento diurno entre dichos trabajadores. Por lo tanto, se podría clasificar al taxi de manera analítica en dos grandes categorías, por un lado, el “taxi de noche” y por otro el “taxi de día”.

Trabajé en la noche muchos años [...] ¿Viste que a veces cuando te quedás sin empleo y estás buscando? A veces la disponibilidad del propietario no es la misma que la tuya: <ah yo quiero trabajar de día>, y te dice <ah no, yo preciso un empleado para la noche>. Y bueno, si vos necesitás trabajar,

tenías que agarrar lo que había. Trabajé muchos años de noche. (Entrevista N°3, 14/6/17, comunicación personal).

La gran parte de los taxistas entrevistados comentaron haber trabajado en la noche con anterioridad, y se habla mucho de lo diferente que es la noche, de las “salidas”, del “shopping”, de los “lugares de levante”. La rutina de trabajo parece ser muy diferente, y los riesgos mayores:

Y de ahí después de noche hay que buscar, yo que sé... Shopping, teatro, cine, espectáculos, bailes, de todo. En aquel momento Ciudad Vieja, que era media brava pero está Casino... Es diferente trabajar de noche que de día. A mí me gusta más la noche con respecto al tránsito, pero el día este... Para trabajar es mejor. Estaba bravo, que te robaron... A los quince días me robaron. (Entrevista N°1, 10/06/17).

3.3. “La calle es de los hombres”: el género en el taxi

Otro emergente que surge de las entrevistas realizadas en esta investigación, particularmente en las que fueron realizadas a mujeres, fue la estigmatización del género femenino en el ejercicio del taxi, sobre todo en sus comienzos. Para Aguirre (1998) el género se convierte en instancia clave en cuanto se constituye como distinción primaria del sexo en cuanto a relaciones significantes de poder.

obedecen a las leyes que caracterizan el estatus desigualitario, dependen estrechamente de las relaciones sociales entre los sexos, que son relaciones y son una bicategorización valorizante para la categoría <superior> y desvalorizante para la categoría <inferior> (Graña, 2006: 51).

La profesión del taxi no es ajena a estas relaciones desiguales: se habla de un cierto “derecho de piso” que padecieron por el hecho de ser mujer y querer trabajar en el taxi, trabajo que se consideraba (y aún se considera) un “trabajo de hombres”:

El ser mujer pasaba que te corrían a veces. Yo me gustaba parar en 18 y Río Negro, que era un buen punto que sacabas viajes. En aquella época era una época que estabas una hora, dos horas para encon-

trar un viaje. Y había un señor que me decía ‘acá paran sólo hombres’, entonces yo le decía a mí no me importa, parada libre, acá paro yo’. Había que hablar en el idioma de ellos, porque si no... No trabajabas. Pero yo estaba segura de lo que quería y tenía que hacer y hablaba en el idioma de ellos. Y ahí por ejemplo en el mercado del puerto me corrían. (Entrevista nº7, comunicación personal, 25/06/2017).

En una investigación realizada en Buenos Aires sobre el discurso de los automovilistas que circulan por la ciudad, Geldstein, Di Leo y Ramos (2011) identifican el fenómeno de *habitus* y *doxa*—Bourdieu— de diferentes categorías de conductores en el campo social del tránsito, concluyendo que existe una dominación masculina en el discurso relativo al tránsito. Al analizar el discurso de algunos hombres entrevistados pueden encontrarse afirmaciones del siguiente tipo:

Pero la calle está difícil, hay mucha gente sacando libreta y yo los veo en la calle, hay academias, porque es todo plata, las academias están dando libretas, están aprendiendo a manejar mujeres de 45, 50 años. O sea, así como está la calle, no están capacitadas como para tomar un auto, ser rápido, ser ligera, no molestar [...] (Entrevista nº4, comunicación personal, 15/06/2017).

En la profesión de taxista se interactúa constantemente con conductores particulares. En el discurs-

so de los entrevistados se coloca al sexo masculino en un pedestal, en este caso para enfrentar las circunstancias, los desafíos que la calle presenta. En particular, en la profesión del taxi, el sexo masculino es quien domina las estadísticas. Dejando un poco de lado las percepciones y analizando los datos de la distribución según sexo, el porcentaje de mujeres taxistas supera apenas el 3%.

Por otra parte, y en relación a los códigos, es posible afirmar que los entrevistados ponen el énfasis en la modalidad de trabajo y en los distintos códigos del taxi que ya no son vigentes y que serían conocidos por todos; pero la forma de vivir la profesión y las percepciones cambian. Tal es el caso de trabajar en el día y la noche. Las mujeres parecen preferir el día, mientras que los hombres hablan mejor del trabajo en la noche, donde las reglas que regulan el día parecen poco visibles en las horas de oscuridad. Parece que la división es clara a la hora de elegir un horario: siendo los bailes, los jóvenes, la “oscuridad de la noche” factores decisivos para esa decisión, que se contrastan con la seguridad del día. Esto teniendo en cuenta que para las personas entrevistadas tomar esa decisión hoy es una posibilidad, pero que en su momento no hubo posibilidad de elección.

Por otra parte, en relación a la distribución de taxistas, es posible observar en las siguientes tablas la desigual distribución en relación al sexo:

Tabla 1. Distribución de taxistas registrados en la Intendencia de Montevideo según sexo.

| Año | Mujer | Hombre | Sin dato | Total |
|------|-------|--------|----------|-------|
| 2006 | 119 | 4971 | 41 | 5131 |
| 2007 | 107 | 4767 | 43 | 4917 |
| 2008 | 107 | 5131 | 53 | 5291 |
| 2009 | 113 | 5366 | 61 | 5540 |
| 2010 | 122 | 5324 | 67 | 5513 |
| 2011 | 144 | 5289 | 65 | 5498 |
| 2012 | 166 | 5697 | 82 | 5945 |
| 2013 | 172 | 5737 | 98 | 6007 |
| 2014 | 180 | 6048 | 118 | 6346 |
| 2015 | 189 | 5685 | 122 | 5996 |
| 2016 | 176 | 5024 | 134 | 5334 |

Fuente: Las mujeres en las profesiones, el caso de las mujeres taxistas (Álvarez, 2017).

Tabla 2. Distribución porcentual de taxistas registrados en la Intendencia de Montevideo según sexo.

| Año | Mujer | Hombre | Sin dato | Total |
|------|-------|-------------------|----------|-------|
| 2006 | 2,32 | 96,88 | 0,8 | 100 |
| 2007 | 2,18 | 96,95 | 0,9 | 100 |
| 2008 | 2,02 | 96,97 | 1 | 100 |
| 2009 | 2,04 | 96,86 | 1,1 | 100 |
| 2010 | 2,21 | 96,57 | 1,21 | 100 |
| 2011 | 2,62 | 96,2 | 1,18 | 100 |
| 2012 | 2,79 | 95,83 | 1,38 | 100 |
| 2013 | 2,86 | 95,5 | 1,63 | 100 |
| 2014 | 2,84 | 95,3 | 1,86 | 100 |
| 2015 | 3,15 | 94,81 | 2,03 | 100 |
| 2016 | 3,30 | 94,19 | 2,51 | 100 |
| | | 96,0054545 | | |

Fuente: Las mujeres en las profesiones, el caso de las mujeres taxistas (Álvarez, 2017).

En estos cuadros se observa que no hay un cambio significativo respecto a la cantidad de mujeres taxistas en relación a los hombres. Estos datos ayudan a entender que en el discurso, las mujeres taxistas sitúan al taxi como una profesión de hombres.

Para Geldstein, Di Leo y Ramos (2010), la forma de conducir en el tránsito se fundamenta en valores que hacen a la construcción de la masculinidad en las sociedades occidentales.

Los códigos masculinos se adscriben a un código informal entre taxistas, en el cual las mujeres no forman parte sino hasta que pagan ese “derecho de piso”, sobre el cual sería importante profundizar en otra instancia.

3.4. El malestar permanente, situación(es) de violencia en el tránsito

El hartazgo de la rutina en el tránsito, las “horas pico”, embotellamientos, los “problemas personales” que se trasladan al volante y una infraestructura que no se adapta a todos los cambios producidos por el parque automotriz, son algunas de las explicaciones que dan los taxistas a las situaciones de violencia. Fraiman y Rossal (2014) señalan que la violencia en el tránsito es una violencia sin conflicto aparente. Es vivida como accidente, algo fortuito e imprevisible,

sin responsabilidad humana. Sin un oponente al que oponerse deja de ser una respuesta a la adversidad, y lo que podría ser anomia transformadora, motor del cambio histórico, sólo resulta en violencia y accidentalidad. Pero tampoco es la anomia la que explica estas situaciones en su totalidad.

Para lograr encontrar una respuesta los autores analizan las características del tránsito uruguayo y señalan dos componentes que lo definen. Por un lado, tenemos un fuerte igualitarismo en las interacciones, por otro una relación de *double bind* con la norma.

En conjunto las características mencionadas dejan abiertos espacios grises para la interacción entre los conductores. En un campo donde es necesaria la respuesta instantánea, el cuestionamiento de la norma genera violencia. Cuando esos espacios grises son llenados en base a una identidad laboral se suele generar una normativa informal sostenida por la profesión. Tanto el proceso de regulación de estos espacios, como la no concordancia de ese código con las expectativas de otros conductores es una fuente agregada al conflicto existente.

La motivación que aparece para comenzar en el taxi es la económica. El “Hacer plata” es la razón más mencionada para comenzar y seguir en el

taxi, y cuando cuestiones como las regulaciones se interponen, el conflicto aparece. Un creciente imperativo de crecimiento económico ilimitado, propio de la sociedad de consumo, lleva a una escalada de conflictividad entre los taxistas. La normativa, tanto formal como informal, se desmorona frente a esta exigencia primaria.

A su vez es menester mencionar la violencia propia contenida en la tecnología del tránsito. Marcuse (1981) señala que la violencia en la sociedad industrial se ve acrecentada por la capacidad destructiva acumulada en la técnica, que se separa de la implicación física y emocional del que la ejerce, siendo su implicación cualitativamente diferente. La agresión tecnológica no es considerada por sus autores un crimen, al menos no con la severidad que lo es la agresión no tecnológica. En el caso de los taxistas es claro que no se castiga moralmente de la misma forma la agresión en el tránsito como a la agresión tradicional.

Por otra parte, hay dos situaciones que parecen entrar en conflicto, y que comprometen el trabajo del taxista, que precisa de un tránsito dinámico para realizar más efectivamente su trabajo, y es por un lado la regulación de ciertas calles respecto a la velocidad máxima a la que puede conducirse:

Igual tampoco entiendo ahí por ejemplo en la rambla que tenés que ir a 45 y después 75. Pero ese 45 ahí es horrible, tenés que ir frenando porque el auto se te va solo, hay cosas que están pésimas en el tránsito de nosotros". (Entrevista N°1, comunicación personal, 10/06/17).

Por otro lado, es también a veces un problema la presencia de otros conductores que circulan por esas mismas calles y que les parece enlentecen su transitar.

A ver, el manejar acá en Montevideo implica ser muy rápido, ser rápido en el sentido no de andar corriendo, sino que vos primera, segunda, pim, ya saliste, hay una, por ejemplo, una avenida y es muy común, los tipos salen, ¿cuánto pueden venir en la avenida?, vienen a 60, 70, vos salís y te ponés a 30, ¿qué estás haciendo?, todos vienen a 60, 70. (Entrevista N°4, comunicación personal, 20/06/17).

Finalmente, y más allá de la regulación, fiscalización y quienes transitan por la calle, también son los peatones quienes pueden representar un problema, tal es el caso de los niños, que son mencionados por varios entrevistados como personas con un comportamiento más impredecible, debido a que su socialización en el tránsito está recién comenzando, teniendo la responsabilidad sus padres o tutores a cargo de cuidarlos.

Yo paro el auto a mitad de la cuadra y lo hago cruzar entre medio de los coches. ¿Qué educación vial le puedo dar yo a mi hijo? Después nos lamentamos si le pasa algo. Porque yo a ti, sos alto, te puedo ver que venís entre medio de los coches, ¿pero una criatura chiquita? Te cruza corriendo, vos la pasas por arriba. Y ahí lamentablemente el que va a ir metido para adentro ¿Quién es? El conductor, por no tener precaución en el manejo. O sea, las leyes para manejar son una cosa, en el juzgado es otra. La ley es completamente diferente a lo que te marca la ley de tránsito. ¿Cómo se soluciona eso? Educando a la gente." (Entrevista N°5, 21/06/17, comunicación personal).

Este entrevistado trae nuevamente al discurso de los taxistas las penalizaciones que existen sobre la accidentalidad en el tránsito, sobre la cual hay una percepción general de vulnerabilidad ante la normativa formal y su sanción, que se refuerza con la gran cantidad de accidentes que presencian estos conductores, que según un artículo de El Observador varían entre 15 y 20 por día (Orfila, 2014). Esto deriva en una gran inseguridad al ejercer la profesión, donde los altercados e imprevistos siempre son una posibilidad, y donde sus vidas y las ajenas son expuestas. Todo esto reforzado por la distorsión tecnológica que los hace recelar de la severidad normativa al considerarla exagerada sobre su propia violencia automotriz.

Consideraciones finales

Como conclusión primaria se destaca la importancia de la segunda etapa de la socialización vial en la "formación" de los taxistas, siendo "la calle" un lugar privilegiado de mecanismos (formales e informales) de socialización en dicha formación.

Las academias no jugarían un rol importante en este sentido, siendo consideradas muchas veces como un ámbito de formalidad burocrática que no se condice con la “verdadera” normatividad vial.

Por otro lado, los códigos informales (del ámbito moral, del buen “trabajador”) que regían al taxi se encuentran obsoletos debido a cambios en la normativa que la propia intendencia aplicó para el taxi.

Lo que termina imperando es la transgresión a la normatividad del tránsito en general, que suprime los antiguos códigos informales del taxi. Como se vio en el análisis, esto se da de manera muy clara en “la noche”.

La violencia fue una emergente de suma importancia en la investigación, ya que tomó gran relevancia en los discursos en relación a las desviaciones de la normatividad formal. Es así que para justificar la situación de “caos” imperante en el tránsito, los taxistas destacan un desmesurado incremento del parque vehicular, una infraestructura inadecuada para dicho crecimiento, y finalmente, el hastío de la rutina del trabajo en relación con las “horas pico” y “problemas personales” como causas de las situaciones de violencia.

Una de las emergentes centrales fueron las diferencias de género que surgieron de los discursos de los entrevistados. Las mujeres parecen tener que pagar un cierto “derecho de piso” para ejercer como taxistas, ya que la profesión está ampliamente masculinizada, así como también los antiguos códigos informales y la propia interacción con colegas.

Asimismo, se plantean en este estudio algunas de las infracciones más comunes a la normatividad informal, las fallas de los dispositivos de control del Estado por regularizar el tránsito (sobre todo en la noche), donde los mecanismos de control parecen disiparse, y las desviaciones a la norma se vuelven moneda corriente en los taxistas.

Bibliografía

- Aguirre, R. (1998). *Género, una dimensión olvidada*. Montevideo: Facultad de Ciencias Sociales. Universidad de la República.
- Álvarez, M. (2017). *Las mujeres en las profesiones, el caso de las mujeres taxistas*. Montevideo: Facultad de Ciencias Sociales.
- Blatthány, K., & Cabrera, M. (2011). *Metodología de la Investigación*. Montevideo: Facultad de Ciencias Sociales. Universidad de la República.
- Blumer, H. (1982). *El interaccionismo simbólico: Perspectiva y Método*. Barcelona: Hora.
- Burgess, E. (1925/1967). *El crecimiento de la ciudad: introducción a un proyecto de investigación*, en Park, B. y M. *La ciudad*. Londres: University of Chicago Press, Volumen 2, 47-62. Traducción de Basilio Muñoz.
- Corbetta, P. (2007). *Metodologías y técnicas de investigación social*. Madrid: McGraw-Hill.
- Del Cueto, C. (2009). *Tránsito, tiempo y velocidad. Representaciones y comportamientos de conductores en la ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.
- El País, (2016). *3800 multas a taxis y ómnibus en siete meses*. Extraído de: <https://www.elpais.com.uy/informacion/multas-taxis-omnibus-siete-meses.html> [acceso 02/03/2018].
- Foucault, M. (2014). *Historia de la sexualidad 1. La voluntad del saber*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno.
- Foucault, M. (2003). *Vigilar y castigar: el nacimiento de la prisión*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno.
- Fraiman, R. y Rossal, M. (2006). *De las micro-esceñas a los macro-dramas. Observación participante y <<realidad>> social. Anuario 2006 Antropología Social y Cultural*. Montevideo, Unesco. pp. 35-40.
- Fraiman, R. y Rossal, M. (2008). *Violencia(s) en la circulación vial: políticas, azares y recurrencias*. En: *Violencia, inseguridad y miedos en Uruguay ¿Qué tienen para decir las ciencias sociales?* Montevideo: FESUR. pp. 137-143.
- Geldstein, R., Di Leo, P. y Ramos, S. (2011). *Género, violencia y riesgo en el tránsito. La dominación masculina en los discursos de automovilistas de la ciudad*

de Buenos Aires. *Revista de Saúde Coletiva*, 21 (2): 695-720.

Graña, F. (2006). *El Sexismo en el aula Educación y aprendizaje de la desigualdad entre géneros*. Montevideo: Nordan-Comunidad.

Marcuse, H. (1981). *La agresividad en la sociedad industrial avanzada*. Madrid: Alianza Editorial.

Merton, R., Fiske, M., Kendall, P. (1998). Propósitos y criterios de la entrevista focalizada. *Revista Metodología de las Ciencias Sociales*, 1: 215-227.

Orfila, M. (2014). *Viajar en taxi y el precio de no llegar sano y salvo a destino*. En: Diario *El Observador*. Montevideo. [Online] (Actualizado marzo de 2018). Disponible en: <https://www.elobservador.com.uy/viajar-taxi-y-el-precio-no-llegar-sano-y-destino-n290589> [acceso 02/03/2018].

Parsons, T. (1999). *El Sistema Social: El aprendizaje de las expectativas sociales de los roles y los mecanismos de socialización de la motivación*. Madrid: Occidente.

Parsons, T. (1999). *Los principales puntos de referencia y componentes estructurales del sistema social*. Madrid: Alianza Editorial.

Unidad Nacional de Seguridad Vial. (2015). *Informe anual de siniestralidad vial 2015*. Disponible en: http://unasev.gub.uy/wps/wcm/connect/unasev/da308c62-9803-47a9-a58f-2e37e2495cdb/InformeSiniestralidadVial2015.pdf?MOD=AJPERESyCONVERT_TO=urlyCACHEID=da308c62-9803-47a9-a58f-2e37e2495cdb [acceso 02/03/2018].

Weber, M. (1992). *Economía y Sociedad*. México: FCE.

Wirth, L. (1938/1988). El urbanismo como modo de vida, en Basso, Donoso, Masholo y Méndez (comps.) *Antología de Sociología Urbana*. México. UNAM. pp. 162-182.

Anexo 1: Antiguos códigos informales

A continuación, se incluyen los códigos que surgieron en las entrevistas, los cuales si bien parecen no tener vigencia, son conocidos por los taxistas. De estos códigos se excluyen los referidos a la moral:

- Cuando un taxista circula por una avenida, si un taxi ingresa a la misma desde otra calle y un peatón hace señas solicitando el viaje, al taxista que venía circulando por la avenida anteriormente le corresponde ese viaje.
- El taxista que trabaja de día debe realizar todos los trámites que correspondan en relación al pago de cuentas u otros, así como también llevar el taxi al taller en caso de que el auto lo requiera. El taxista que trabaja en la noche, por otro lado, se encarga de dejar el taxi con el tanque lleno y de lavarlo de forma diaria. Esto es en función de que de día es cuando se encuentran abiertos los lugares para realizar los trámites y los talleres, mientras que en la noche las estaciones de servicio permanecen abiertas.
- Cuando los taxis se encuentran en una parada, si vienen por ejemplo cinco personas para tomar un taxi y el taxista se niega a llevarlos para no incumplir con la normativa formal vigente, el resto de los taxistas que se encuentran en la fila tampoco deben aceptar el viaje.
- Estando en una parada, el orden de tomar el viaje es desde el primer taxi hasta el último. Si una persona intenta tomar un taxi que se encuentra en otro lugar de la fila, el taxista debe remitirlos al primer taxi de la fila.
- No puede levantarse pasaje a menos de cien metros de las paradas de taxi.

Anexo 2. Reglamento del taxi de la Intendencia

Artículo D.822

Los conductores quedan obligados a:

- a) Tomar pasajeros cuando los vehículos llevan levantada la bandera libre.
- b) Bajar de inmediato la bandera Libre al ser ocupado el vehículo, una vez ubicado el usuario en su interior e indicado el destino.

- c) Recorrer el camino más corto para llevar a su destino, a menos que el pasajero indicara un recorrido distinto.
- d) Lucir un estado higiénico y prolijo y vestir con sobriedad y pulcritud dispensando al usuario en todo momento, un trato cortés y correcto.
- e) Identificarse en forma, toda vez que le sea requerido por las autoridades.
- f) Extender documentación acreditante del costo del servicio prestado, toda vez que ello le sea solicitado.
- g) Permitir y facilitar el ascenso de perros guías que acompañen a personas con discapacidad visual.