

**UNIVERSIDAD DE LA REPÚBLICA**  
**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES**  
**DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGÍA**  
**Tesis Licenciatura en Sociología**

**Trabajadores del tránsito en Montevideo.**  
**Dominación, poder y significado**

**María Florencia Ferrigno**  
Tutor: Pablo De la Rosa

**2012**

Trabajadores del tránsito en Montevideo

Ferrigno, María Florencia



FCS-038537

**Resumen:** El presente trabajo busca indagar en los trabajadores del tránsito (a saber: repartidores, deliveries y taxistas) que están comprendidos en el espacio vial de Montevideo, analizando el modo en que se apropian del espacio en una relación de significación, relacionándolo con las características del trabajo que realizan.



# Contenido

<b>Capítulo 1: Introducción</b> .....	<b>3</b>
1.1 Justificación .....	3
1.2 Trabajadores del tránsito y reglamentación vial en Uruguay .....	5
1.3 El tránsito como espacio de significaciones múltiples .....	6
1.4 Estado del arte .....	7
<b>Capítulo 2: Objetivos y marco teórico</b> .....	<b>11</b>
2.1 Objetivo .....	11
2.2 Objetivo general .....	11
2.3 Objetivos específicos .....	11
2.4 Problemas .....	12
2.5 Marco teórico .....	12
<b>Capítulo 3: Metodología</b> .....	<b>19</b>
3.1 Consideraciones preliminares .....	19
3.2 Muestreo teórico .....	20
3.3 Observación .....	21
3.4 Entrevista .....	22
3.5 Informantes calificados .....	24
<b>Capítulo 4: Análisis</b> .....	<b>25</b>
4.1 Consideraciones sobre el <i>corpus</i> de datos y su análisis .....	25
4.2 Características del trabajo realizado por los trabajadores del tránsito .....	25
4.3 Sobre el tránsito como <i>campo de poder</i> .....	29
4.4 Revertir disposiciones desde el <i>no lugar</i> .....	32
4.5 De los (micro) escenarios del poder .....	33
4.6 Descripción general del mecanismo presente en la situación de los trabajadores del tránsito .....	36
<b>Capítulo 5: Conclusiones</b> .....	<b>39</b>
<b>Bibliografía</b> .....	<b>43</b>

# Capítulo 1

## Introducción

### 1.1 Justificación

Este trabajo tiene como objetivo central el análisis de las actividades que se desarrollan en el espacio público y configuran el tránsito de Montevideo, abarcando más específicamente a quienes circulan por las calles de la ciudad con un fundamento en el que se impone el ingreso monetario.

Con trabajadores del tránsito se hace referencia específica aquí a aquellas **personas que se desplazan en la vía pública desarrollando actividades laborales, es decir, el tránsito se configura como delimitante espacial de sus actividades**. Es así que entran dentro de esta categoría: taxistas, repartidores (de pizzerías, restaurantes, bares y farmacias), choferes de ómnibus, servicios de cadetería, encomiendas, entre otros.

Más específicamente **en el presente trabajo se abordarán los taxistas y repartidores de locales gastronómicos por considerarlos actores representativos a los objetivos del trabajo**. Cada uno de ellos presentan características diferenciales entre sí y a la vez representan a sub grupos de trabajadores del tránsito: el régimen de contratación, las características de sus ingresos, el espacio y el medio de transporte difieren en los tres casos pero representan de forma cabal las dinámicas de los trabajadores del tránsito.

Resulta interesante el análisis de interacciones que se llevan en el tránsito desde una perspectiva integral, abordando las prácticas, las conductas, el significado que subyace a través del lenguaje de los agentes que intervienen en dichas interacciones. De esta forma un abordaje del tránsito desde una concepción cultural entiende que las prácticas que en él se desarrollan responden a dinámicas en un sentido más amplio de la sociedad. Los agentes que desarrollan sus actividades laborales en el tránsito, se apropian del espacio, interactúan, generan vínculos, relaciones o significaciones diferentes al resto de los actores que confluyen en él, por lo cual se vuelve interesante analizar estas diferencias a través de las características laborales que intervienen.

El presente trabajo propone, por lo tanto, desligarse en algún punto de los análisis que comúnmente pueden encontrarse respectivos al tránsito y la seguridad vial, análisis que en la mayoría de los casos pretenden generar datos epidemiológicos referentes a la temática. Por el contrario, se buscará generar un análisis abarcativo de la situación en que se encuentran los trabajadores del tránsito, descubriendo en el proceso, aquellos aspectos que por distintos motivos no son tenidos en cuenta a la hora de generar nuevos conocimientos en torno a esta temática.

Se trata entonces (aquí radica lo interesante de los objetivos que se propone este trabajo) de un análisis del tránsito como espacio de interacciones sociales, en donde confluyen significaciones diversas.

El tránsito es comúnmente abordado por medios de comunicación, por Organizaciones No Gubernamentales (ONG) que trabajan sobre la seguridad vial, o por instituciones estatales dedicadas a la temática, pero no es habitualmente abordado por la sociología, aun considerando que se trata de un espacio en donde confluyen cantidad de actores.

Se propone al tránsito no solo como el desplazamiento en diversos medios de transportes, sino como un espacio en donde intervienen infinitos significados e interacciones, ideal para el estudio de dinámicas, representaciones y significaciones de nuestra sociedad. Con esto se está diciendo, que algunos rasgos de las interacciones están encarnados en el comportamiento, apropiación y uso de estos espacios y que para comprender como macro disposiciones actúan en la práctica es fundamental conocer las situaciones concretas en donde se ejercen.

Al realizar una búsqueda sobre el campo temático relativo a los trabajadores del tránsito, se ha hallado hasta el momento<sup>1</sup>, un proyecto realizado desde hace más de dos años por parte del Centro de Estudios Interdisciplinarios Uruguayo (CEIU), dependiente de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación (FHCE), financiado por la Comisión Sectorial de Investigación Científica (CSIC) de la Universidad de la República (UDELAR), denominado “Cultura y violencia en el tránsito de Montevideo”. El proyecto está bajo responsabilidad del profesor y antropólogo Marcelo Rossal, quien afirma que “tiene como fin investigar en nuestra ciudad un complejo de actividades culturales que comprometen la salud pública y la ‘vida humana’ en nuestro vivir cotidiano”

De este proyecto se desprenden las categorías de *micro-escenas* y *macro-dramas* con las que se le otorga al tránsito el status de objeto antropológico. Resulta aquí interesante retomar

---

<sup>1</sup> Ver estado del Arte: Apartado 1.4

este estudio dado que avanza en el análisis del espacio público (más específicamente, el tránsito) desde categorías diversas que amplían el abordaje de un espacio cargado de interacciones.

Por otra parte, resulta además pertinente incluir el artículo “Relaciones de intercambio en el tránsito urbano” de autoría de Marcelo Rossal y Ricardo Fraiman que también desde la antropología realiza observaciones referentes al tránsito montevideano considerando la circulación de mercancías y su violencia específica como hecho social.

Se considera también importante los aportes a esta temática que realiza el sociólogo uruguayo Gerardo Honty, quien publicó un artículo denominado “Equidad y sustentabilidad en el tránsito montevideano”. Este trabajo tiene por objeto descubrir las injusticias sociales e institucionales que se esconden detrás de la obviedad de las maneras que tenemos los montevideanos para trasladarnos por las calles. Honty considera que el sistema global del tránsito presenta costos y beneficiarios, costos que él considera que son repartidos de forma equitativa en la sociedad, mientras que los beneficiarios son unos pocos.

## **1.2 Trabajadores del tránsito y reglamentación vial en Uruguay**

A partir del año 2007 se crea la Ley Nacional 18.191<sup>2</sup> que regula el tránsito en todo el territorio uruguayo. Tal y como se redacta en la Ley, la misma posee disposiciones expresas en relación al tránsito y a la seguridad vial que afirman la protección a la vida humana y la integridad psicofísica de las personas.

Si se realiza una lectura de dicha Ley, se puede observar la ausencia de reglamentaciones que delimiten el campo de los trabajadores del tránsito (más allá de las disposiciones generales para la circulación en el tránsito y las infracciones comprendidas). Es decir, las actividades de trabajadores del tránsito no están comprendidas específicamente en la reglamentación nacional, siendo únicamente comprendidos a través de reglamentaciones generales del tránsito.

Es así que en el primer apartado de la Ley que responde a la pregunta *¿Qué aspectos se destacan de la Ley 18.191 “Tránsito y seguridad vial en el territorio nacional”?*, se mencionan puntos tales como la disminución del margen legal permitido de alcohol, el uso obligatorio del cinturón de seguridad o el aumento de los cuerpos fiscalizadores para el control de espirometría.

---

<sup>2</sup> Disponible al 1/03/2012 en: <http://archivo.presidencia.gub.uy/unasev/docs/librillo.pdf>

Dado que las características de estos trabajadores difieren de aquellas personas que circulan sin un incentivo monetario, surgen interrogantes respecto a dónde recaen las responsabilidades en caso de infracciones o vehículos que no cumplen con las reglamentaciones establecidas.

Se entiende que todo ello es fundamental y se propone un análisis de dichas características para evaluar qué implicancias existen en la forma en que interactúan en el tránsito el modo de apropiación del espacio público y los discursos que se generan en torno a ello.

Por otra parte, si bien no es el objetivo central de esta investigación evaluar los siniestros de tránsito protagonizados por los trabajadores, es importante mencionar que los deliveries representan el mayor número de ingresos al Centro de Terapia intensiva (CTI) por accidentes de trabajo. Representan en este sentido, un 70% de los ingresos que se dan del sector Transporte<sup>3</sup>. Esto pone en juego y explicita la necesidad de considerar la situación específica en la que se encuentran estos trabajadores.

### **1.3 El tránsito como espacio de significaciones múltiples**

Se parte entonces de la idea de que al analizar el tránsito y más específicamente a los trabajadores del tránsito -en sus interacciones sociales en múltiples dimensiones- no se trata únicamente de dinámicas específicas sino de un escenario en donde se ponen en juego múltiples disposiciones vinculadas a dinámicas sociales en un sentido más amplio. En este sentido, se entiende que estudiar estas interacciones pone en cuestión fundamentos propios de nuestra cultura. El tránsito debe ser visto como un proceso negociado e interpretativo, que emerge de una trama aceptada de interacción.

*“Es un mundo de cultura porque desde el comienzo el mundo de la vida es un universo de significación para nosotros, es decir, una estructura de sentido que debemos interpretar, y de interrelaciones de sentido que instituímos solo mediante nuestra acción en este mundo de la vida.” (Schutz, 2003:137)*

Para Schutz el sujeto realiza sus acciones en el marco de significaciones que son interpretadas de forma subjetiva. Estas acciones pueden ser comprendidas a través de objetivaciones de lo observado en base a las significaciones que realiza el propio actor y el

---

<sup>3</sup> Noticia disponible al 26 de abril del 2011 en: <http://www.180.com.uy/articulo/18530>

lugar en que este se encuentra. Esta interpretación se da en un proceso a través del cual se separa del sentido común incorporando la duda en el análisis.

Es así que analizando las interacciones en el tránsito se puede percibir todo aquello que por formar parte de la cotidianidad es asumido en sus significaciones y en aspectos que funcionan como espacio para dinámicas que están presentes en la sociedad. Es en este espacio que se vuelve posible interpretar la estructura de significaciones que subyace de las acciones de los agentes en el espacio vial.

El tránsito es tomado como un escenario que indica la presencia de dinámicas o determinaciones en un sentido más amplio. En el sentido que le de Bourdieu (1972) en el tránsito y más específicamente con los trabajadores del tránsito, funcionan dinámicas que se vuelven reproductoras de un *habitus*<sup>4</sup>, poniéndose en juego todo tipo de disposiciones sociales. Es por ello que se propone aquí un análisis de las características y dinámicas que se dan en este grupo de trabajadores, porque así se podrán observar aquellas disposiciones sociales puestas en juego en un sentido amplio.

#### **1.4 Estado del Arte**

En la búsqueda de investigaciones o artículos sobre el tema que se presenta en este trabajo - los trabajadores del tránsito en la apropiación del espacio vial- se observa que existen escasos abordajes del tema desde una perspectiva sociológica, la mayoría de los estudios que pueden encontrarse tienen que ver con datos epidemiológicos sobre accidentes de tránsito o sobre seguridad vial.

Se presentan a continuación, estudios o artículos que abordan la temática entendiendo al tránsito como un espacio de múltiples significaciones para la búsqueda de un entendimiento que tenga en cuenta el espacio vial de forma más integral. Se tomó entonces como criterio, el acercamiento al enfoque que se propone en este trabajo, para la inclusión de estudios que funcionan como antecedentes a los objetivos propuestos.

---

<sup>4</sup> Ver apartado 2.4

#### 1.4.1 Antecedentes internacionales

- Isuani, Aldo “Un genocidio virtual en las calles”<sup>5</sup>

Por otro lado el sociólogo argentino Isuani, profesor titular de la Universidad de Buenos Aires (UBA) e investigador del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), en su artículo publicado en Diario Clarín analiza las transgresiones y tragedias del tránsito argumentando que estas no deben ser vistas como producto solamente de una ineficiencia institucional, sino que más bien deben ser analizadas teniendo en cuenta los rasgos de la propia sociedad. Propone que la solución a este problema debe encararse desde dos ámbitos: lo político

*“porque exige tanto la ejemplaridad de los dirigentes como el fortalecimiento de las instituciones fiscalizadoras y judiciales” y lo cultural “en la medida que debe operar sobre valores y actitudes implicando al sistema educativo y a los medios de comunicación”.*

- Kreimer, Roxana “La tiranía del automóvil”<sup>6</sup>

Kreimer considera al vehículo como el símbolo de una cultura que ha modificado en forma decisiva la vida en las ciudades y el medio ambiente. Plantea al auto como objeto de adoración universal a lo largo del tiempo, privilegiado motor de la economía, generador de modas masivas, expresión del individualismo capitalista, signo de identidad y prestigio social, que ha producido cambios radicales en la sociedad. Propone un análisis integral de este medio de transporte: su aparición en el contexto del desarrollo de la tecnología, su relación con la velocidad y el riesgo en el imaginario social, sus ventajas y desventajas respecto a otros medios de transporte, su función simbólica en la cultura contemporánea, su representación del quiebre del lazo social, las razones que explican los accidentes, los intereses que mueven a una de las industrias más poderosas del planeta. Este libro se dedica además a estudiar el impacto social que ha tenido el automóvil en la vida urbana de la sociedad.

- Morás, Eduardo “Violencia, inseguridad pública y desigualdad social”

---

<sup>5</sup> Disponible al 20/02/2012 en: <http://www.aldoisuani.com/publicaciones/periodisticas/>

<sup>6</sup> Disponible al 21/02/2012 en: <http://www.filosofiaparalavida.com.ar/tiraniadelautomovil.htm>

En la revista Convivencias, en su publicación número 206: “Violencia, inseguridad pública y desigualdad social”<sup>7</sup>, Morás realiza un abordaje del tránsito y los accidentes que se dan en él como producto de condiciones que abarcan a la sociedad en sí misma. Considera que

*“una importante proporción de los accidentes de tránsito, deben considerarse dentro de un particular patrón de relaciones como una extensión de diferentes formas y mecanismos de producción y transmisión de agresión, violencia, competencia y deterioro del tejido social”.*

#### **1.4.2 Antecedentes nacionales**

- Giucci, Guillermo “La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética”<sup>8</sup>

El investigador uruguayo Giucci describe a las rutas afirmando que el auto se ha convertido en un signo de liberación individual, demostrando ser algo más que un medio de transporte, convirtiéndose en un fetiche, un objeto de distinción, de rebeldía.

- Honty, Gerardo “Equidad y Sustentabilidad en el Tránsito montevideano”

Honty publicó un artículo que tiene por objeto descubrir las injusticias sociales e institucionales que se esconden detrás de la obviedad de las maneras que tenemos los montevideanos para trasladarnos. El autor considera que el sistema global del tránsito presenta ciertos costos y beneficiarios, costos que él considera son repartidos de forma equitativa en la sociedad, mientras que los beneficiarios son unos pocos.

- Rossal, Marcelo “Cultura y violencia en el tránsito de Montevideo”<sup>9</sup>

Este estudio se llevó adelante en el marco Centro de Estudios Interdisciplinarios Uruguayo, dependiente de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación (FHUCE), financiado por la Comisión Sectorial de Investigación Científica (CSIC) y estuvo bajo la responsabilidad

---

<sup>7</sup> Disponible al 22/02/2012 en: <http://fp.chasque.net/~relacion/0107/violencia.htm>

<sup>8</sup> Editorial Universidad Nacional de Quilmes / Prometeo 3010 (Roque Sáenz Peña 352; B1876BXD Bernal, Provincia de Buenos Aires, Argentina – [www.unq.edu.ar](http://www.unq.edu.ar)). ISBN 978-987-558-123-4; 2007: 239 pp.

<sup>9</sup> Disponible al 22/02/2012 en: [http://www.unesco.org.uy/shs/fileadmin/templates/shs/archivos/anuario2006/art06\\_03.pdf](http://www.unesco.org.uy/shs/fileadmin/templates/shs/archivos/anuario2006/art06_03.pdf)

del profesor y antropólogo Marcelo Rossal, quien afirma que “este proyecto tiene como fin, investigar en nuestra ciudad, un complejo de actividades culturales que comprometen la salud pública y la “vida humana” en nuestro vivir cotidiano”. De este proyecto se desprenden importantes reflexiones, de las cuales hemos hecho uso a partir del artículo “De las micro-escenas a los macro-dramas: observación participante y “realidad” social”, el cual propone otorgarle un status de objeto antropológico al tránsito haciendo uso de categorías tales como micro-escenas y macro-dramas.

- Rossal, Marcel; Fraiman, Ricardo “Relaciones de intercambio en el tránsito urbano”<sup>10</sup>

Estos autores desde la antropología han demostrado su interés en el estudio del Tránsito; en el mismo, consideran a la circulación de las mercancías y su violencia específica como un hecho social total en el sentido mausseano. Ya que entienden que este concepto es de central importancia para estudiar el tránsito y en función a ello proponen que las políticas públicas deberían tener en cuenta las desigualdades socio-económicas que existen en relación a la circulación, entendiendo que a mejores condiciones laborales menos siniestralidad en el tránsito.

---

<sup>10</sup> Disponible al 25/02/2012 en:

[http://www.unesco.org.uy/shs/fileadmin/templates/shs/archivos/anuario2007/articulo\\_11.pdf](http://www.unesco.org.uy/shs/fileadmin/templates/shs/archivos/anuario2007/articulo_11.pdf)

## Capítulo 2

# Objetivos y marco teórico

### 2.1 Objeto de estudio

Trabajadores del tránsito y apropiación del espacio vial en Montevideo. Repartidores y taxistas configuran un espacio de relaciones de significación por el hecho de habitar las calles con reglas pre establecidas con un fundamento en el que se impone el ingreso monetario.

### 2.2 Objetivo General

Analizar a los trabajadores del tránsito de la ciudad de Montevideo en relación a: apropiación del espacio, características laborales y regulaciones estatales. Ello con el propósito de interpretar el espacio vial como modo de territorialización y sentido de algunas prácticas.

### 2.3 Objetivos específicos

- 2.3.1 Conocer y analizar las características del trabajo realizado por trabajadores del tránsito: régimen de contratación, horas de trabajo, ingresos, etc.
- 2.3.2 Considerar las regulaciones por parte de la Intendencia de Montevideo (IM) y la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) en pos de conocer la visión de cada organismo en torno al espacio vial.
- 2.3.3 Describir las interacciones que se dan en el tránsito a partir de la perspectiva del sociólogo francés Pierre Bourdieu (1930- 2002), introduciendo al análisis categorías tales como: “habitus”, “campo de poder” y “violencia simbólica”.

- 2.3.4 Describir las “relaciones de poder” en el sentido de las interacciones que se dan en el ámbito de los trabajadores del tránsito tal como la entiende el filósofo francés Michel Foucault (1926-1984).
- 2.3.5 Concebir el espacio vial como espacio de configuraciones múltiples y reversibles, incluyendo la noción de “no lugares” del antropólogo francés Marc Augé.

## 2.4 Problemas

Se observa en la esfera de los trabajadores del tránsito un complejo de actividades que son abordadas de forma limitada por organismos públicos. Asimismo, la velocidad, tanto como la demora y la forma de apropiación del espacio vial, patentizan la relación entre condiciones laborales por un lado y conflictos en el tránsito por el otro, lo cual muestra una apropiación del espacio vial donde la imposición determina el ingreso.

## 2.5 Marco teórico

El mundo de la calle se compone de un territorio de significaciones intersubjetivas entre individuos y cosas. En este sentido, es posible abordar el tránsito como espacio donde se desempeñan fuerzas culturales dinámicas, así lo explica el sociólogo austriaco Alfred Schutz (1899-1959) cuando caracteriza el *mundo cotidiano* afirmando que

*“Nuestro mundo cotidiano es desde el comienzo un mundo intersubjetivo de cultura. Es intersubjetivo porque vivimos en él como hombres entre otros hombres, ligados a ellos por influencias y trabajos comunes, comprendiendo a otros siendo un objeto de comprensión para otros. Es un mundo de cultura porque desde el comienzo el mundo de la vida es un universo de significación para nosotros, es decir, una estructura de sentido que debemos interpretar, y de interrelaciones de sentido que instituimos solo mediante nuestra acción en este mundo de la vida.”* (Schutz, 2003: 137-138)

Es posible interpretar la red de significaciones que subyace en las acciones del espacio vial sin tener en cuenta que se trata de un espacio en donde se ponen en juego significaciones instituidas en la práctica. Es decir, el tránsito y las interacciones que se dan en el, configuran

uno de los tantos escenarios en donde se reproducen e instituyen prácticas cargadas de significación. Se trata de un espacio privilegiado para el análisis sociológico transformándose en un mundo intersubjetivo, en donde se le otorga significación intersubjetiva compartida a las cosas. El mundo de la vida cotidiana es un mundo en el cual no se duda, no dudamos de los elementos de la cotidianidad hasta que algo nos muestra que debemos dudar. El mundo de la vida cotidiana es un mundo compartido con los otros, con los semejantes, con quienes se establece diversas relaciones sociales.

### **Pierre Bourdieu**

Pierre Bourdieu entiende que los individuos ocupan espacios diferenciales en la sociedad tomando como propias ciertas disposiciones que guían la acción, lo que denomina *habitus*. Estas posiciones diferenciales y su respectivo *habitus* corresponden a prácticas específicas que reproducen los condicionamientos sociales. (1994: 19)

Es así que el *habitus* resulta el precepto que unifica las características de los actores y de sus acciones volviéndolas coherentes con la posición que ocupan en la estructura, relacionándolo con personas, bienes y prácticas. Este tipo de prácticas tiene un doble fin: por un lado generar esquemas de diferenciación, por otro funciona además como un modo clasificatorio de posiciones.

Desde la perspectiva de Bourdieu, el espacio público y las interacciones que se dan en el funcionan como reproductoras de un *habitus*, poniéndose en juego todo tipo de disposiciones sociales.

*"El habitus se define como un sistema de disposiciones durables y transferibles - estructuras estructuradas predispuestas a funcionar como estructuras estructurantes- que integran todas las experiencias pasadas y funciona en cada momento como matriz estructurante de las percepciones, las apreciaciones y las acciones de los agentes cara a una coyuntura o acontecimiento y que él contribuye a producir"* (Bourdieu, 1972: 178)

Bourdieu busca explicar el proceso por el cual se interioriza lo social. Para este autor es a partir de *habitus* que los sujetos producen sus prácticas; se trata de formas de reproducir el poder pero no actuando de un modo determinante, sino siendo resignificado en el proceso. Por ello es que Bourdieu afirma que los sujetos no son libres en sus elecciones, sino que las mismas están mediadas por un *habitus*.

De acuerdo al planteamiento de Bourdieu, en el espacio vial se producen prácticas generadas con anterioridad al sujeto y que se establecen y se imponen como esquemas de pensamiento y de acción. Es así que en estos espacios también se interactúa en conformidad con estas prácticas previamente elaboradas, reproduciéndose esquemas impuestos en todos los niveles.

Estos esquemas logran imponerse a través de lo que Bourdieu denomina *violencia simbólica* y el ejemplo que utiliza es el de la dominación masculina o el sistema de enseñanza. Este aporte puede ser tomado si se entiende que se ejerce este tipo de violencia también en el tránsito.

*“La violencia simbólica es esa coerción que se instituye por mediación de una adhesión que el dominado no puede evitar otorgar al dominante (y, por lo tanto, a la dominación) cuando sólo dispone para pensarlo y pensarse o, mejor aun, para pensar su relación con él, de instrumentos de conocimiento que comparte con él y que, al no ser más que la forma incorporada de la estructura de la relación de dominación, hacen que ésta se presente como natural...”* (Bourdieu, 1999: 224-225)

El hecho de construir sentido común significa poner en funcionamiento las estructuras de dominación tornándolas obvias, naturales. La *violencia simbólica*, por lo tanto, es el medio más eficaz para mantener el orden y se ejerce en “complicidad” con el propio individuo, que no percibe que está siendo dominado.

Se imponen estructuras de pensamiento que a la vez son uniformizadas a favor de un sentido común o de un bien común que es en última instancia segmentado. El tipo de medidas que se toman en la regulación de los trabajadores del tránsito, o medidas reglamentarias en general en muchos casos pueden reproducir situaciones desfavorables para algunos individuos. Es así que el concepto de *violencia simbólica* está estrechamente relacionado con el concepto de *habitus*, ya que las relaciones de dominación están inscriptas en nosotros como *habitus*. Por ello es que la violencia simbólica se manifiesta de una manera imperceptible.

En los trabajadores del tránsito existen múltiples factores que podrían estar interviniendo en la forma en que se apropian del espacio vial, (su salario, sus contratos por empresas tercerizadas entre otras cosas), sin embargo, cuando esta situación es abordada por la normativa se tiende a ampliar la sanción como forma de corrección de las infracciones que cometen, cuando se dejan por fuera factores fundamentales en su comportamiento. Bourdieu permitirá analizar esta situación evaluando la forma en que el *habitus* es reproducido y la forma en que la *violencia simbólica* opera en este caso específico.

La noción de espacio para Bourdieu aparece en este sentido, como un esquema relacional del mundo social, en donde las personas se vuelven visibles en la medida en que ocupan posiciones diferentes en este espacio de relaciones.

A este espacio relacional en donde se hacen visibles las diferencias en el esquema clasificatorio, Bourdieu denomina *campo del poder*, y corresponde al espacio de relaciones de fuerza en donde se ponen en juego los diferentes tipos de capital. Aquellos que cuentan con mayor cantidad de capital (ya sea cultural o económico) son quienes se encuentran en posición de dominar el campo y establecer disposiciones que lo reproduzcan (especialmente cuando su posición diferencial se ve amenazada).

*“Eso es lo que pretendo transmitir cuando describo el espacio social global como un campo, es decir a la vez como un campo de fuerzas, cuya necesidad se impone a los agentes que se han adentrado en él, y como un campo de luchas dentro del cual los agentes se enfrentan, con medios y fines diferenciados según su posición en la estructura del campo de fuerzas, contribuyendo de este modo a conservar o a transformar su estructura.”* (Bourdieu, 1994: 49)

Por otra parte, el poder en este campo no se da a través de la coacción directa de fuerzas por un conjunto de agentes, sino más bien en un espacio complejo en donde las acciones de quien domina y quien es dominado se cruzan en una red cuyo marco es la estructura previamente diseñada del campo. (1994: 51)

El espacio vial funciona como un campo de poder en la medida que las estructuras no sólo se reproducen por acciones de coacción directas, sino que se da en un entramado de disposiciones en las que se encuentran sometido los trabajadores del tránsito que van más allá de las acciones de los inspectores. Es posible entonces analizar este complejo campo relacional en el sentido dado por Bourdieu, ampliando el análisis y separándonos del sentido a través del cual comúnmente se abordan dichas prácticas.

## **Michael Foucault**

Pensamos que si se entienden las prácticas de poder según la fórmula del filósofo Michel Foucault en cuya página 84 de *Microfísica del poder* afirmó que

*“por todas partes donde existe el poder, el poder se ejerce. Nadie, hablando con propiedad, es su titular; y sin embargo, se ejerce siempre en una determinada dirección”*  
(Foucault, 2001:84)

entonces es posible observar las relaciones de tránsito como expresiones o *ejercicios de poder* en circulación en medio del cuerpo social.

Foucault hace un estudio de los poderes que se ejercen a nivel cotidiano, porque para él, si bien el Estado ejerce fuerzas, este no se localiza sólo ahí, sino que los *mecanismos de poder* también funcionan fuera del aparato del Estado. Por lo que en esta exploración se tendrá en cuenta el poder constituido - y funcionando a partir de *efectos de poder* - en un ámbito complejo como lo son algunas escenas del tránsito montevideano.

Foucault entiende que para comprender el poder hay que tener en cuenta la multiplicidad de las relaciones de fuerza que son constitutivas de su organización. A través de este juego de luchas múltiples de poder este es transformado, reforzado o invertido.

*“La condición de posibilidad del poder, en todo caso el punto de vista que permite volver inteligible su ejercicio (hasta en sus efectos más "periféricos" y que también permite utilizar sus mecanismos como cifra de inteligibilidad del campo social), no debe ser buscado en la existencia primera de un punto central, en un foco único de soberanía del cual irradiarían formas derivadas y descendientes; son los pedestales móviles de las relaciones de fuerzas los que sin cesar inducen, por su desigualdad, estados de poder — pero siempre locales e inestables.”* (Foucault, 1998: 55)

Desde esta perspectiva el poder está en todas partes gracias a que tiene la propiedad de producirse en todas las relaciones, tomando la característica de fijo y estable lo cual deviene a través de la repetición y la actualización constante de este poder.

Para el análisis del tránsito, más específicamente las interacciones que se dan a partir de aquellas personas que trabajan en él, resulta interesante retomar algunas características de la idea de *poder* planteada por este autor, especialmente dado a que realiza un estudio del poder que se ejerce en el ámbito cotidiano. No se trata únicamente de evaluar el poder ejercido a partir del aparato del estado, sino aquel que se impone y circula a través de los cuerpos. Foucault pone el énfasis en aquellas relaciones de poder en el nivel de los cuerpos y

las interacciones que configuran ámbitos complejos de reproducción de poder. Esta idea permite observar el espacio público a través de las apropiaciones que se realizan del mismo por parte de los diversos actores que confluyen en él.

Se buscará entonces, analizar aquellos enfrentamientos locales vinculados a los trabajadores del tránsito que los vinculen con mecanismos de poder en un sentido amplio, bajo la idea central de que la hegemonía puesta en relación y repetición se transforma en el modo a través del cual el poder se produce constantemente.

Permite además, entender al fenómeno desde una visión integrada que incluye no sólo las desigualdades en torno a la reglamentación, sino también los efectos que el poder tiene en las interacciones en el espacio y los múltiples discursos que lo reproducen. Foucault genera un diálogo entre “poder, derecho y verdad” como mecanismos a través de los cuales se generan luchas de poder. De esta forma, las reglas del derecho son aquellas que delimitan en un ámbito formal el poder, el cual a su vez tiene la característica es transmitido y reproducido a través de efectos de verdad generados por el derecho.

A su vez, cabe aclarar que desde Foucault no hay forma de escapar del poder, dado que se encuentra en la matriz del cuerpo social creando relaciones de fuerza múltiples que actúan en los aparatos de producción, que son la base misma para que este poder se reproduzca.

### **Marc Augé**

Por otro lado, al entender el espacio vial como espacio de configuraciones múltiples y reversibles, se vuelve pertinente incluir al antropólogo francés Marc Augé, quien en “Los no lugares, espacios del anonimato” (1992), entiende que la *sobremodernidad* se caracteriza entre otras cosas por el desarrollo de espacios tales como autopistas, aeropuertos, supermercados, entre otros, a los que denomina *no lugares*, caracterizados por ser espacios donde no se evocan rasgos identitarios, o de contingencia relacional colectiva. Como afirma en dicho libro

*“Si un lugar puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que no puede definirse ni como espacio de identidad, ni como relacional ni como histórico, definirá como no lugar” (Augé, 1996:83)*

Este *no lugar* hace referencia al lugar de tránsito, de flujo, existente en las sociedades que denomina *sobremodernas*, que modifica la noción de lugares estables y fijos característicos de la construcción de una identidad moderna. Esta perspectiva del autor permite entender al espacio vial como un lugar de circulación, en donde confluyen variadas configuraciones reversibles.

Augé permite observar el espacio en que se desarrollan los fenómenos en una espacialidad diversa a las antes propuestas, permitiendo pensar las interacciones de una forma más difusa, fugaz, y a su vez circunscriptas a momentos y espacios específicos.

Resulta interesante observar la apropiación del espacio por trabajadores del tránsito como ámbito laboral cuando se habla de un “no- lugar”, es decir, cuando se habla de espacios provisionales y efímeros. Estos trabajadores desarrollan sus actividades en espacios destinados a interacciones de corta durabilidad temporal, sin apropiación identitaria del mismo.

*“Agreguemos que evidentemente un no lugar existe igual que un lugar: no existe nunca bajo una forma pura: allí los lugares se recomponen, las relaciones se reconstituyen (...)” (Augé, 1992:84)*

## Capítulo 3

# Metodología

### 3.1 Consideraciones preliminares

Dado que el tránsito es estudiado en el presente trabajo como un proceso negociado e interpretativo, que emerge de una trama aceptada de interacción, se considera adecuado un abordaje metodológico desde la perspectiva de paradigmas cualitativos, más vinculado a sus teorías que a generalizaciones desprendidas de correlaciones, asociaciones y análisis estadísticos. Esta perspectiva permite abordar el carácter multidimensional de la realidad social en la cual los sujetos comparten significaciones e interpretaciones en su interacción con los demás. Esta perspectiva que muestra la complejidad del mundo social es la que presenta coherencia lógica con el marco teórico, así como también con los objetivos del presente trabajo.

Debido a que la visión cualitativa parte de una realidad que no es estática ni única, sino que es construida constantemente en la interacción, permite identificar las subjetividades de los sujetos al interactuar y así captar el sentido que atribuyen los agentes en el tránsito y a sus propias interacciones.

Para realizar este trabajo, se tomará como unidad de análisis a los trabajadores del tránsito, siendo las observaciones el primer acercamiento. En una segunda etapa se abordó el campo a partir de entrevistas semi-estructuradas tanto a informantes calificados como a los trabajadores del tránsito.

En cuanto a los deliveries, las observaciones fueron realizadas en diversas pizzerías y restaurantes de la zona, sin embargo, las entrevistas se realizaron con trabajadores del tránsito de dos pizzerías: en particular una ubicada en el barrio Pocitos y otra en el Centro de Montevideo, seleccionadas a criterio de la cantidad de trabajo que realizan.

En cuanto a los taxistas y los choferes de ómnibus se buscó realizar entrevistas casuales con aquellos que se encontraban en labor. Mientras que las observaciones fueron realizadas en

diversos puntos de la ciudad, especialmente en el centro dada la facilidad para encontrar este tipo de trabajadores del tránsito.

### 3.2 Muestreo

Todo proceso de investigación procede a identificar y relacionar conceptos, siendo esta la razón por la cual los conceptos conforman la base del análisis y permiten crear teorías.

El muestreo que se realizó a la hora de delimitar el objeto de estudio es el Muestreo Teórico.

El muestreo teórico es definido como

*“(...) recolección de datos guiada por los conceptos derivados de la teoría que se está construyendo y basada en el concepto de ‘hacer comparaciones’, cuyo propósito es acudir a lugares, personas o acontecimientos que maximicen las oportunidades de descubrir variaciones entre los conceptos y que hagan más densas las categorías en términos de sus propiedades y dimensiones.” (Strauss, 2002: 219)*

Permite disponer de la información que obtiene para desarrollar su teoría, tal como ésta surge de los datos. Se trata de un modelo que realiza muestreo de incidentes, sucesos, y no de personas *per se*, volviéndolo adecuado para la recolección de información del presente trabajo. Este método busca indicadores, que pueden ser los sucesos, e incidentes, que deben ser representativos de los conceptos teóricos que el investigador ha definido como relevantes.

Los criterios de *propósito teórico* y de *relevancia* son los que contribuyen a alcanzar el objetivo primordial del muestreo teórico que no es otro que la emergencia de la teoría.

El muestreo se realiza hasta que se llega a la etapa de saturación, es decir cuando ya no emergen datos nuevos y relevantes de una categoría. Se llega a la saturación teórica de la categoría cuando esta se encuentra suficientemente desarrollada en términos de propiedades y dimensiones. Según Glaser y Strauss,

*“los criterios para determinar la saturación son la combinación de los límites empíricos de los datos, la integración y la densidad de la teoría, y la sensibilidad teórica del analista”.* (Glaser y Strauss, 1967: 51)

De esta forma, el trabajo de campo se propuso la realización de observaciones y entrevistas con el criterio de muestreo teórico que delimitó la búsqueda en base a las prácticas que se

abordaron. El criterio de acercamiento al espacio vial y a los trabajadores del tránsito está dado por los objetivos que se propuso el trabajo y se abordó en la aplicación de las metodologías.

### 3.3 Observación<sup>11</sup>

Para el presente trabajo se utilizó la observación, como modo de aproximación a los trabajadores del tránsito con el objetivo de reconocer al actor y comprender la significación que este le da a su vida cotidiana.

La observación cualitativa es

*“(...) fundamentalmente naturalista en esencia: ocurre en el contexto natural de ocurrencia, entre los actores que estuviesen participando naturalmente en la interacción, y sigue el curso natural de la vida cotidiana. Como tal, tiene la ventaja de meter al observador en complejidad fenomenológica del mundo, donde puede ser testigo de las conexiones, correlaciones y causas tal como se desenvuelven. Los observadores cualitativos no están atados, así, por categorías predeterminadas de medición o respuesta, sino que están libres para buscar los conceptos o categorías que tengan significado para los sujetos” (Adler & Adler, 1994:378)*

Este tipo de observación puede resumirse como una técnica en la cual:

*“Simples observadores siguen los flujos de los acontecimientos. La conducta y la interacción continúan como lo harían sin la presencia de un investigador, no interrumpidas por la intrusión” (Adler & Adler, 1998:81)*

Este será el rol del investigador, dado que el campo no es estructurado y que se trata de un lugar público, se vuelve accesible y se podrá adaptar un rol que no interfiera en el cotidiano fluir de interacciones.

Teniendo esto en cuenta, se optó por seleccionar espacios en donde se observarán comúnmente trabajadores del tránsito, tanto taxistas como repartidores. Se seleccionaron puntos de la ciudad en proximidades a pizzerías, bares o restaurantes, siendo la intersección de 18 de julio y Ejido un punto específicamente elegido para ello. Allí confluyen tanto

---

<sup>11</sup> Ver Anexo 3 donde se encuentra algunos registros de las observaciones realizadas.

centros de comida con servicio de cadetería, como también se pueden encontrar paradas de taxi. Al mismo tiempo dicha intersección resulta un lugar particularmente transitado de la ciudad.

Luego de seleccionado el espacio de observación, se procedió a delimitar lo que se debe documentar en sí mismo. Dicha delimitación tuvo en cuenta los objetivos que se propuso el trabajo, siendo estos los principios que guiaron las observaciones realizadas a la luz de los objetivos propuestos, teniendo así recaudos a la hora de acercarse al campo para una correcta sistematización de lo obtenido.

Siguiendo con lo propuesto por Glasser y Strauss (1967) el final de la observación estuvo dado cuando se alcanzó la saturación teórica, es decir, cuando más observaciones ya no proporcionan conocimiento adicional.

### **3.4 Entrevista<sup>12</sup>**

Teniendo en cuenta los objetivos de esta investigación se encontró pertinente la realización de entrevistas abiertas a aquellos actores en los cuales resulta interesante profundizar: tanto trabajadores del tránsito como informantes calificados. Mediante esta técnica se pudo acceder a sus opiniones, sentimientos, significaciones y expectativas en relación a sus estilos de vida; para poder abarcar la realidad compleja y multidimensional que atañen.

La entrevista es una conversación que tiene por objetivo recuperar las experiencias de vida de las personas, así como también sus sentimientos y percepciones con respecto a lo que los rodea. Es una situación donde existe un entrevistador y un entrevistado, donde el primero indaga sobre diferentes situaciones u opiniones de una persona relevante para la investigación.

La entrevista permite interpretar pautas en el comportamiento que respondan a percepciones y normas arraigadas en las personas, tomadas de forma objetiva al momento de actuar. Entramados de significación que actúan a la hora de apropiarse del espacio vial. Por esta razón es que la interacción con los agentes elegidos, conforme a los objetivos de esta investigación, se realizó en forma de entrevista abierta.

---

<sup>12</sup> Ver Anexo 1 y 2 donde se encuentra las desgravaciones de entrevistas de los actores entrevistados.

Fueron seleccionados para entrevistas trabajadores del siguiente orden: deliveries, responsable contratador de deliveries, taxistas y choferes de ómnibus.

Previo a las entrevistas se elaboró una pauta para las mismas que guió la conversación, pero que a su vez permitió un abordaje libre del tema, dándole apertura a la manifestación de los sujetos de la investigación. En éste tipo de entrevistas el vínculo entre el entrevistador y el entrevistado no está previamente pautado.

Si bien el investigador organiza la entrevista mediante un guión, este no limita la interacción sino que funciona como disparador para que el individuo lleve a cabo su relato. Además a medida que se desarrolla la entrevista, el investigador puede elegir en que temas resulta pertinente profundizar, sin necesariamente atenerse al orden previamente elaborado, por lo que la entrevista fue siendo estructurada en el proceso de comunicación.

Por otra parte, si bien se utilizó un guión que permitió avanzar en la entrevista para no dejar de lado aspectos importantes, se buscó que el entrevistado se exprese con relativa libertad para entender sus vivencias y consideraciones en relación al tránsito. En la realización de las entrevistas se buscó que el entrevistado explicitara vivencias personales así como también se buscó que exprese su opinión al respecto, para interpretar la significación que le da a sus acciones. Es así que mediante la entrevista se pudo explicitar el sentido que los agentes le dan a la forma en que se apropian del espacio.

Mediante el relato de los entrevistados se podrán construir los diferentes elementos que construyen el mundo del sujeto de interés para la investigación, así como la visión que tiene de si mismo y de los que lo rodean. La entrevista aporta a los efectos de nuestros objetivos ya que en ella podemos comprender la forma en que los agentes se representan en relación a los demás actores del tránsito.

Mediante esta técnica se pudo indagar en las personas cuáles son las prácticas que realizan en base a sus experiencias en el espacio público, que permite a su vez mediante la interpretación de los gestos, del lenguaje corporal y los silencios conocer acerca de su percepción y sus significaciones en relación a los objetivos.

### 3.5 Informantes Calificados<sup>13</sup>

En la búsqueda por acercarse al objeto de estudio también se realizaron un conjunto de actividades en las cuales se incluyó la interacción con informantes claves que proporcionan insumos teóricos y prácticos relevantes como primera aproximación a la temática.

Los informantes calificados son,

*“(...) individuos en posesión de conocimientos, status o destrezas comunicativas especiales y que están dispuestos a cooperar con el investigador”.* (Gotees, Preissle, Compte, Ballestero, Santom; 1962:134)

Es muy importante destacar que la participación de informantes calificados durante el proceso de investigación quienes permitieron superar limitaciones temporales. Éstos fueron elegidos por contribuir de forma decisiva con información, conocimientos acerca del objeto de estudio que facilitan la tarea.

Con la entrevista a informantes calificados no solo se obtuvo un conocimiento que configura un gran valor teórico, sino que además permite captar aquellas apreciaciones que se desprenden del relato de la experiencia personal, ya que el tránsito es un espacio del cual somos parte desde las interacciones que en él se desarrollan.

Las entrevistas se constituyen con preguntas abiertas y flexibles, las cuales permitieron recabar información, aportes que se entienden relevantes para el abordaje e interiorización del objeto.

Se consideró dentro de la categoría de informantes calificados no solo aquellos profesionales o académicos, que han abordado el estudio sobre el tránsito en nuestro país, sino también a los inspectores de tránsito o actores que forman parte de instituciones gubernamentales dado que conocen el espacio vial y son partes de las interacciones que se llevan a cabo en él.

---

<sup>13</sup> En Anexo I donde se encuentra el detalle de los informantes calificados entrevistados así como también su respectiva desgravación.

## Capítulo 4

# Análisis

### 4.1 Consideraciones sobre el corpus de datos y su análisis

En la etapa final del presente trabajo, luego de trabajar sobre los objetivos propuestos para el campo, se cuenta con los insumos necesarios para la realización de un análisis que abarque los diferentes aspectos propuestos por los objetivos<sup>14</sup>.

Describir, desandar y analizar en base a aspectos teóricos son los tres objetivos centrales que se propone el análisis que se presenta a continuación.

Los insumos con los que finalmente se cuenta para el análisis son entrevistas tanto a los informantes calificados mencionados más arriba, como a trabajadores del tránsito: deliveries de pizzerías, taxistas y choferes de ómnibus. A su vez, se cuenta con los registros de las observaciones realizadas en puntos concretos de la ciudad, más específicamente en pizzerías o centros comerciales en donde se observó mayor presencia de trabajadores del tránsito. Se buscará analizar lo recabado de acuerdo a las teorías propuestas que funcionarán como base para desagregar comportamientos o procesos que fueron observados y analizarlos con mayor profundidad.

### 4.2 Características del trabajo realizado por los trabajadores del tránsito

En este capítulo, se pretende analizar las características del trabajo que realizan los trabajadores del tránsito, sus regulaciones laborales y las reglamentaciones existentes en torno a la circulación. Con ello se busca descifrar las complejas dinámicas de apropiación del espacio que estén relacionadas con las condiciones en que los trabajadores del tránsito desarrollan su trabajo. Es decir, se buscará responder a las preguntas: ¿Cómo se apropian del

---

<sup>14</sup> Apartado 2.2- 2.3

espacio los trabajadores del tránsito y en qué circunstancias laborales desarrollan su trabajo? ¿Cuáles son las regulaciones que se toman en torno a los trabajadores del tránsito y que derivaciones podría tener ello en la significación que realizan del espacio?

Los trabajadores del tránsito cuentan con una característica central que los diferencia de cualquier otro actor que circula en el espacio vial: el tránsito se vuelve el espacio concreto en donde desarrollan su trabajo. Esto quiere decir que en el tránsito se pone en juego la apropiación del espacio por una compensación salarial. Esta motivación lo diferencia de cualquier otro actor y pone de manifiesto las posibles implicancias que podrían llegar a tener las regulaciones o las condiciones laborales en el uso que realizan del espacio vial.

Para los trabajadores del tránsito, el lugar en el cual circulan se transforma en su espacio de trabajo. La compensación salarial que reciben por el trabajo realizado está vinculada a la conquista de dicho espacio. El tránsito se mercantiliza y se vuelve susceptible de ser apropiado para mejorar los beneficios.

La Federación Uruguaya de Empleados de Comercio y Servicios (FUECYS) estima que las entregas que se realizan en los domicilios de bares y pizzerías representan un 30% de las ventas totales que realizan.<sup>15</sup> Dentro de este porcentaje se estima que 2000 pertenecen a deliveries de pizzerías y restaurantes, 1000 a cadetería de farmacias y 1000 que se dedican a la entrega de cartas y paquetes. Sin embargo, estos datos son estimaciones realizadas por FUECYS, no existen datos por parte de la IMM respecto a ello, dado que no existe un registro único de estos trabajadores (específicamente de deliveries).

Según la información recogida en los acercamientos con los deliveries de pizzerías, ellos cuentan con un jornal fijo diario que es mínimo (ronda en los \$130), siendo la mayor parte de sus ingresos obtenidos gracias a las propinas proporcionadas por los clientes. Es decir, parte importante de los ingresos diarios que reciben varía y está en relación a la cantidad de repartos que realizan.

A su vez, algunos de los deliveries que fueron entrevistados para este trabajo declararon realizar además otro trabajo que les permita generar más ingresos. El trabajo de delivery (dependiendo del restaurante o pizzería) se da mayormente durante la noche, por lo cual en el día deben dedicarse a otra actividad que complemente sus ingresos.

---

<sup>15</sup> Disponible al 19/05/2012 en: <http://br.groups.yahoo.com/group/ccu-vs/message/1778>

Además, existen muchos casos en que la contratación de repartidores en pizzerías no es realizada por el mismo local sino mediante contratos de unipersonales. Esto tiene importantes consecuencias sobre el tipo de responsabilidad que se genera con el contratador de repartidores, las contrataciones en negro son un ejemplo de las consecuencias que tienen las prestaciones con carácter unipersonal. Los repartidores provienen de empresas que los contratan y le arriendan el servicio al comercio, por lo tanto, no existe una regulación que reglamente la dependencia laboral de los repartidores, así como tampoco existe la delimitación de un laudo mínimo, quedando sus ingresos determinados mayormente por las unidades repartidas.

Por parte de la IMM no existe una regulación de estos trabajadores, así como tampoco un registro de las personas que se dedican a este servicio. Si bien existe un proyecto que pretende regularizar esta situación, al momento el único tipo de regulación que se realiza a estos trabajadores está relacionado a las obligaciones que tiene cualquier persona que circula en moto.

Por otra parte, los taxistas cuentan con un Sindicato Único de Automóviles con Taxímetro y Telefonistas (SUATT) el cual ha tenido como objetivo el reclamo de la reducción de las jornadas laborales y ha puesto sobre la mesa la necesidad de establecer un jornal mínimo de \$240.

Si bien la situación es similar a la de los repartidores (en la medida en que sus ingresos fijos según sus declaraciones son escasos y gran parte de ellos están determinados por la apropiación que realicen del espacio vial) los taxistas cuentan con una mayor reglamentación que delimita su trabajo. Por ejemplo, existen en la normativa Departamental de la ciudad de Montevideo<sup>16</sup> artículos específicos que reglamentan los servicios privados de interés público.

En el Artículo D. 811 se determina que el vehículo al cual está afectado el permiso debe ser propiedad o copropiedad del permisario para que la IMM pueda otorgar el permiso que habilita al taxi y al taxista a circular brindando servicios. De la misma forma resulta interesante observar otras delimitaciones establecidas en torno a su labor:

Art. D. 822.- Los conductores quedan obligados a:

---

<sup>16</sup> Volumen V “Tránsito y Transporte”

- a. Tomar pasajeros cuando los vehículos llevan 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.<sup>17</sup>

Es así que en el caso de los taxistas si existe un registro de la cantidad de trabajadores que se dedican a este servicio. delimitando además los vínculos laborales que existen entre el trabajador, el permisario y su vehículo. No obstante, no está aún regulado el tipo de jornadas que deben realizar y la forma en que se adquieren los ingresos para el trabajador.

Tanto en el caso de los deliveries como en el de los taxistas, sus ingresos determinan el modo en que se apropian del espacio. Los taxistas aumentan la velocidad cuando tienen un viaje concretado, pero disminuyen la misma cuando no lo tiene para así procurar nuevos usuarios. La compensación salarial que reciben por el trabajo realizado de cierta forma esta medido por la rapidez y agilidad con que circulan. Se trata de trabajadores altamente flexibles, que en última instancia representan el lado irregular respecto a los locales de comida a la vez que se presentan con dinámicas formales de contratación.

En el caso de los taxistas y los repartidores, sus ingresos fijos son bajos, por lo tanto necesitan apropiarse del espacio de forma diferencial porque solo así pueden asegurarse ingresos que les permitan subsistir como ellos mismos declaran. Sin embargo, resulta curioso observar como si bien no existen regulaciones específicas que reglamenten estas condiciones laborales desfavorables para el trabajador, las exigencias en el tránsito como usuarios de motos o vehículos son las mismas que tiene cualquier otro actor que circule en el espacio vial. Con el objetivo de mejorar la seguridad vial las multas y sanciones son aplicadas sin tener en cuenta el diferencial que implica ser un trabajador de tránsito. Se considera infracción de tránsito el incumplimiento de cualquier disposición de la normativa vigente.<sup>18</sup>

---

<sup>17</sup> Disponible al 20/05/2012 en: <http://normativa.montevideo.gub.uy/articulos/65221>

<sup>18</sup> Ley 18.191 Artículo 53. - Disponible al 13/04/2012 en: <http://ebookbrowse.com/gdoc.php?id=104510060&url=0e2942a6da025a271a9b688033be5bd4>

Sin embargo, todo parece indicar que en este caso el cambio en una apropiación del espacio vial más segura tiene más que ver con condiciones laborales que con sanciones por la circulación en sí misma. Esto será analizado en los apartados a continuación.

### **4.3 Sobre el tránsito como *campo de poder***

Bourdieu entiende que la estructura social es relacional y se da en el marco de un campo en donde las disposiciones sociales actúan y se imponen a través de un *habitus*. Es posible entender el espacio vial como un campo de poder donde evaluar aquellas relaciones específicamente vinculadas a los trabajadores del tránsito. A partir de Bourdieu se pretende, entonces, analizar los diferentes actores que confluyen en este espacio, las diferentes visiones que existen y la situación en la que se encuentran los trabajadores del tránsito dada la posición diferencial que ocupan en la estructura social.

Se parte de la idea de que los trabajadores del tránsito interactúan en un campo que tiene reglas pre existentes y que la apropiación que realizan de este campo implica un incumplimiento a estas relaciones establecidas.

El poder se ejerce en este caso desde el estado para sostener la estructura, pero a la vez los actores actúan de forma tal que le otorgan eficacia a esta estructura de diferenciaciones. En el tránsito las relaciones de desigualdad antes expuestas son reguladas y establecidas en una normativa que impone una voluntad específica, sin tener en cuenta el fundamento a través del cual se realizan las infracciones.

Las reglamentaciones y las sanciones existentes respecto a la seguridad vial, y más específicamente hacia los trabajadores del tránsito, pueden ser entendidas como iniciativas para sostener el orden, pero un orden que se basa en discursos segmentados que reproducen desigualdades. La forma en que se establecen las reglamentaciones cambia el foco de un problema un tanto más complejo, logrando así sostener disciplinariamente el ejercicio de la dominación.

Las irregularidades en el comportamiento en el espacio vial cometidas por los trabajadores del tránsito son sancionadas por los inspectores utilizando el mismo criterio que en cualquier otro usuario de la vía pública (solamente considerando las particularidades del vehículo en el que se desplaza).

Sin embargo, el procedimiento para la aplicación varía cuando se trata de choferes de ómnibus y taxistas dado que transportan personas que no pueden retrasar en caso de multas.

Los inspectores hacen referencia a que los conductores de ómnibus cometen infracciones que son también sancionadas, sin embargo, estos no son detenidos para no retener también a los pasajeros que transportan, especialmente a partir de la implementación de boletos de una o dos horas. Algo similar sucede con los taxis, los cuales no son detenidos para que las fichas no sigan contabilizándose al pasajero. El procedimiento que realiza la IMM es el registro del vehículo y su posterior notificación a la empresa que cometió la infracción.

Más allá del procedimiento específico que utilizan para sancionar a este tipo de trabajadores en el tránsito, al no existir una reglamentación que regule los salarios y las jornadas de los trabajadores del tránsito los problemas al momento de hacer uso de la vía tienen más que ver con ello que con infracciones específicas.

La situación concreta en que se encuentran los deliveries es abordada desde un aspecto limitado destacando solamente la importancia de trabajar por la seguridad vial, cuando en realidad sus condiciones laborales, tal como las describen, son un tanto precarias.

Se puede decir en este punto que estas relaciones se dan en el ejercicio de violencia simbólica. Esta implica la imposición de forma no explícita de estructuras de pensamiento en busca de sostener un orden. La violencia simbólica es el medio a través del cual se imponen estructuras de pensamiento que a la vez son uniformizadas a favor de un sentido común o de un bien común que es en última instancia segmentado.

Las multas que les son aplicadas por circular fuera de la normativa no tienen que ver con las circunstancias a través de las cuales se desplaza. El trabajador de tránsito se ve expuesto a una violencia en un doble sentido: en primer lugar dado sus salarios mínimos, las contrataciones en negro; en segundo lugar, porque cuando no cumple con la normativa es sancionado en pos de un bien común (la seguridad vial) sin tener en cuenta las condiciones del trabajo que realiza. Se les exige circular en regla pero no se cuenta con un registro de las personas que se dedican a la actividad de repartidores, además de que el empleador tiene escasas responsabilidades sobre la labor que realiza. Aquí puede observarse como en el sentido que le da Bourdieu la violencia ejercida es solapada por la idea de un sentido común que favorece a todos, que esconde o deja por fuera situaciones de violencia que son ejercidas

(por la necesidad de subsistencia) en 'complicidad' con el propio individuo, que no siente que está siendo dominado.

El abordaje que se realiza de los trabajadores del tránsito desde lo normativo tiende a poner sobre la mesa los problemas vinculados a la circulación y al uso que hacen de la vía pública. En concordancia con esta postura se entiende la sanción como forma de corrección de las infracciones que cometen o podrían cometer. Es decir, no se tiene en cuenta la necesidad de establecer relaciones laborales que favorezcan una apropiación del espacio vial para que puedan ser circunscriptos a estas reglamentaciones. La velocidad, la espera, el espacio son parte de una dinámica cotidiana a la que estos trabajadores se ven expuestos. El uso que realizan de ello está estrechamente relacionado con los beneficios que obtendrán en su jornada laboral. **Es así que la violencia simbólica no solamente es ejercida en el plano laboral (dada la situación de vulnerabilidad antes expuesta), sino además en diferentes mecanismos que sedimentan y reproducen un sentido que en última instancia reproduce desigualdades.**

Por lo tanto, el ingreso de estos trabajadores se encuentra en estrecho vínculo con las apropiaciones del espacio, y está además relacionado al *habitus*. Este vínculo se da de esta manera dado que existen disposiciones que explicitan esta situación diferencial en la que se encuentran, tanto con respecto al resto de los actores que transitan el espacio vial como también en relación a otros trabajadores. Estas disposiciones a su vez estructuran las prácticas de estos trabajadores que se ven obligados a aumentar la velocidad, ahorrar camino, entre otras pericias para que sus ingresos sean más elevados.

En este caso el ejercicio de poder se sedimenta a través de un proceso de invisibilización que estructura disposiciones de desigualdad. Las políticas públicas en este caso procesan y estructuran la desigualdad a través de esta invisibilización de la situación en la que se encuentran, dejando de lado las situaciones laborales específicas como las descritas.

Sin embargo, estas estructuras de diferenciación generan al mismo tiempo acciones que la desafían, transformándose (los trabajadores del tránsito) en visibles dentro del espacio vial, apropiando este espacio en el que se encuentran y reestructurando el funcionamiento que es esperado de ellos en base a acciones. El "bien común" que implica la seguridad vial, es desafiado en este caso por esta relación a la que se ven expuestos en la estructura diferencial en donde el ingreso es el factor que prima en la apropiación del espacio.

El *habitus* se observa entonces en un doble sentido: por un lado en las acciones y las percepciones que tienen los trabajadores de tránsito sobre el espacio vial, y por otro en las reglamentaciones impuestas a través de políticas públicas, es decir las reglas establecidas sobre el “correcto” funcionar del tránsito. **Mientras que lo primero (es decir, las acciones que efectúan los trabajadores) está en estrecha relación con su situación laboral, lo segundo (las reglamentaciones) realizan una invisibilización de dicho aspecto que en última instancia estructura las disposiciones en el campo de poder.**

En este campo de poder planteado por Bourdieu, el aspecto estructurante característico de las disposiciones puede ser analizado como se propone a continuación, desde la idea de *no lugar* de Marc Augé.

#### **4.4 Revertir disposiciones desde el *no lugar***

Marc Augé entiende que una de las características al transitar lo que llama *sobremodernidad* consiste en la existencia de espacios con configuraciones que difieren de aquellos espacios característicos de la modernidad, los cuales tenían la propiedad de construir una identidad a través de la configuración de espacios relacionales. El *no lugar* para Augé hace referencia a espacios destinados al tránsito de personas, configurados como lugares en donde las relaciones no se dan de forma estable o fija.

Más allá de que el espacio que se analiza en el presente trabajo es pensado como ámbito de relaciones a través de las cuales confluyen múltiples significaciones, resulta interesante tomar dicha postura para plantear al espacio vial como susceptible de ser revertido mediante resistencias cotidianas.

Esta perspectiva del autor permite entender al espacio vial como un lugar de circulación en donde confluyen variadas configuraciones reversibles.

Augé permite observar el espacio en que se desarrollan los fenómenos en una espacialidad diversa a las antes propuestas, permitiendo pensar las interacciones de una forma más difusa y fugaz, circunscriptas a momentos y a espacios específicos.

Los trabajadores en el tránsito desarrollan sus actividades en espacios destinados a interacciones de corta durabilidad temporal, sin apropiación identitaria del mismo, no comparten espacios de trabajo conjuntos. Las relaciones tienen características más bien efímeras y de cortos lapsos temporales.

Entonces, el concepto de *no lugar* propuesto por Augé resulta interesante incluirlo en el análisis para pensar el modo en que se desarrollan las resistencias por parte de trabajadores

que cuentan con diferentes características territoriales para el desarrollo de sus actividades. Es en ese sentido particular que Augé brinda una posibilidad interesante a la propuesta: otorga la posibilidad de pensar las acciones sin necesariamente un tiempo y un espacio determinado pero con valor de resistencias cotidianas.

Es por esto que se puede pensar que las infracciones cometidas por los trabajadores de tránsito resultan en alguna medida la demostración de que el cambio en materia de seguridad vial no está dado por mayor cantidad de sanciones o controles, desafiando así lo instituido.

Si bien resultan acciones concretas y hasta mínimas, en la mayoría de los casos con repercusiones mínimas. El uso característico que realizan los trabajadores del tránsito en el espacio público es consecuencia del poder que asumen y podrían observarse como pequeñas resistencias al orden establecido que tiene las mismas características que el espacio en donde realizan sus tareas.

#### **4.5 De los (micro) escenarios del poder**

*“(…) por todas partes donde existe el poder, el poder se ejerce. Nadie, hablando con propiedad, es su titular; y sin embargo, se ejerce siempre en una determinada dirección”*

(Michel Foucault, 2001:84)

El poder en el sentido que le otorga Foucault no solamente se localiza en el Estado, sino que se ejercen relaciones de poder desiguales que para ser sostenidas actúan con relativa independencia en espacios múltiples. Es decir, el poder no solamente se localiza en lo normativo como aparato estatal, sino que las determinaciones de la normatividad juegan en diversos planos con una autonomía que se reconfigura en relación al espacio en que se ejerce.

Es así que el poder constituido y funcionando a partir de efectos de poder en un ámbito complejo puede ser observado en múltiples escenarios; se lo analizará en este caso, a partir de las dinámicas presentes en los trabajadores del tránsito como un ámbito complejo de reproducción del poder. De esta forma, se podrán observar las apropiaciones que se realizan del espacio como intervenciones a través de las cuales observar el poder en ejercicio.

Permite además, entender al fenómeno desde una visión integrada que incluye no sólo las desigualdades en torno a la reglamentación, sino también los efectos que el poder tiene en las interacciones en el espacio y los múltiples discursos que lo reproducen.

Las relaciones que se observan en el tránsito es lo que establecería Michael Foucault como aquel poder que no solo es político, o del aparato del Estado, sino el conjunto de pequeños poderes e instituciones situadas en distintos niveles apoyándose mutuamente y manifestándose de forma sutil. En este sentido es posible entender las relaciones que se dan en el tránsito como expresiones de poder. Las relaciones de poder a las que hace referencia el autor, aluden a aquellas que tienen en alguna medida una configuración propia.

El autor afirma que el poder no se encuentra localizado, sino que éste circula generando a su vez resistencias, y estas son más reales y eficaces en cuanto se forman en el lugar exacto en el que se dan estas interacciones.

¿Cómo se ejerce entonces el poder con estas características planteadas por Foucault en los trabajadores del tránsito?

Como se viene diciendo, el poder se ejerce en dos ámbitos claramente diferenciados, en primer lugar en la situación precaria en la que se encuentran estos trabajadores y en segundo lugar en lo normativo regulatorio que se hace sobre ellos en la búsqueda de mejorar la seguridad vial. Sin embargo, más allá de estos dos puntos fundamentales para describir la situación en la que se encuentran, estas características tienen a la interna representaciones, apropiaciones y simbolizaciones propias que reproducen y resisten el poder.

Las dinámicas de los micro escenarios están también dispuestas en relación a dinámicas mercantiles. Los trabajadores del tránsito se encuentran en una situación un tanto precaria en relación al mercado de trabajo. Son contratados por empresas tercerizadas en forma de unipersonales que exime (en cierta medida) de responsabilidades al local que -no- los contrata. En algunos casos trabajan en negro, es decir que no cumplen con las formalidades legales, otra muestra de que las responsabilidades del empleador son mínimas. A todo esto se le suma que sus ingresos no son estables y que dependen de la cantidad de repartos que realicen (especialmente en aquellos locales como restaurantes o pizzerías). Es decir, las relaciones de desigualdad socio económicas están presentes en este caso de forma latente, y se ponen en juego en un curso dinámico de poder en el que se invisibiliza y prepara para la dominación.

Las relaciones a partir de las cuales se apropian del espacio los trabajadores del tránsito están mediadas por dinámicas mercantiles. en el sentido que, dicha apropiación está en estrecho vínculo al consumo que las personas realizan de estos servicios y a la cantidad de envíos que realizan los trabajadores del tránsito. El mercado termina en última instancia determinando las relaciones que se dan en el tránsito. Con esto se quiere decir que la forma en que los trabajadores del tránsito se apropian y simbolizan el espacio está influenciada por el mercado (dado específicamente a las características de su trabajo). Sus ingresos están determinados por la demanda, y esto tiene relaciones directas con la apropiación que realizan del espacio vial.

Este punto es invisibilizado por la normativa: no existen problemas en las condiciones de los trabajadores del tránsito. sino que existen problemas de seguridad vial que debemos solucionar. Es aquí, en parte, donde el poder realiza la operación a través de la cual puede ser ejercido de forma eficaz.

Los discursos por la mejora de la situación de los trabajadores del tránsito son apropiados para reproducir el poder: no se habla de cambios en las condiciones laborales de los trabajadores sino un problema que en nombre del “bien común” debemos solucionar, transformándose en alguna medida este discurso en una mercancía que las personas ansían poseer, valores sociales susceptibles a ser consumidos. **Se logra así sostener un orden que como tal incluye a la vez que excluye. No sólo se impone y somete a las personas, sino que a la vez genera un discurso de cambio que en última instancia nos prepara para ser nuevamente dominados.**

Foucault articula las nociones de poder, derecho y verdad como mecanismos a través de los cuales se genera, se reproduce y se impone el poder. De esta forma, las reglas del derecho son aquellas que delimitan en un ámbito formal el poder, pero este a su vez tiene la característica de transmitirse y reproducirse a través de efectos de verdad generados por el derecho. Esto es lo que sucede en los trabajadores del tránsito: el derecho permite y facilita la sedimentación de los juegos de poder, en la medida en que, como en el ejemplo anterior, invisibiliza el proceso a través del cual se impone.

Es claro que el poder en si mismo también se enfrenta continuamente a resistencias de todo tipo; no es que implementando nuevas políticas de seguridad vial, o aumentando multas o regulaciones, la seguridad vial resulta mejor o los siniestros de tránsito se reducen (aunque en última instancia el objetivo de estas políticas termine siendo el reproducir desigualdades).

De hecho, en las observaciones que se realizaron, se pudo apreciar todo el tiempo irregularidades en el circular de los trabajadores del tránsito. La espera, la velocidad en la que circulan, la habilidad para atravesar obstáculos de cualquier tipo son consecuencia del poder que asumen y podrían observarse como pequeñas resistencias al orden establecido.

#### **4.6 Descripción general del mecanismo presente en la situación de los trabajadores del tránsito.**

##### **Tres momentos: Vulneración, invisibilización y culpabilización.**

Una vez abordado la situación de los trabajadores del tránsito en el espacio vial desde diferentes autores, se puede enunciar de forma general el proceso a través del cual se ejecuta la visión hegemónica sobre el tema. Se busca realizar aquí el camino inverso en la construcción de la idea de seguridad vial, buscando desandar el modo a través del cual la idea de “bien común” se establece a través de un mecanismo de violencia simbólica.

En este sentido, el escenario descrito y analizado desde los autores pone sobre la mesa tres situaciones o momentos fundamentales respecto a las circunstancias en que se encuentran los trabajadores del tránsito.

##### **Vulneración**

Un primer momento en el cual los trabajadores del encuentran en una **situación laboral de vulnerabilidad**, con ausencia relativa de lo regulatorio en la actividad que realizan. Se da en una especie de invisibilización de las condiciones laborales en las que se encuentran.

##### **Invisibilización**

Un segundo momento podría ser el de **invisibilización**, vinculado al modo en que se **aborda el tránsito** desde las políticas públicas. Si bien la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial (18.191) establece que se crea un cuerpo normativo que “(...) *posee disposiciones expresas en relación al tránsito y las seguridad vial que reafirman la protección a la vida humana y a la integridad psicofísica de las personas*”<sup>19</sup> los trabajadores del tránsito no son parte de dicha Ley, es decir, no son abordados por lo misma. Se trata de un momento en dónde la invisibilización normativa en las regulaciones del tránsito se vuelve explícita. Las

---

<sup>19</sup> Disponible al 22/05/2012 en: <http://archivo.presidencia.gub.uy/unasev/docs/librillo.pdf>

vidas humanas de los trabajadores del tránsito no son mencionadas como casos específicos para abordar, como agentes en una situación distinta y determinante en la apropiación del espacio vial.

### **Culpabilización**

Luego de este doble proceso de invisibilización, es decir cuando el sujeto trabajador de tránsito no existe subjetivamente por no ser nombrado (o por ser nombrado desde lo hegemónico) se habilita a la construcción de una **causa pública del problema** en resguardo de la seguridad vial. Se transforma el contenido culpable de la causa pública, pero no en el sujeto enunciador del problema.

Se trata de un mecanismo que aborda a partes de la sociedad en un proceso desubjetivante, transformándola en pedazos de una construcción que pone nombre a los problemas a partir de un proceso de (en orden) vulneración, invisibilización y culpabilización.<sup>20</sup>

Quien tiene el poder de enunciar, de explicitar los problemas que enfrenta la sociedad tiene poder para la construcción en un proceso no- negociado de subjetividades. Algunas causas públicas o bienes comunes defendibles responden a este tipo de procesos en la medida en que funcionan como mecanismos de subjetivación de un problema: se genera un culpable, se le pone nombre, se lo enuncia desde lo hegemónico, al mismo tiempo que se desubjetiviza a esta parte culpabilizada.

En forma esquemática el proceso tiene dos características centrales: se subjetiviza un problema (causa pública, bien común) y se desubjetiviza una población, en un mecanismo a través del cual el sujeto desubjetivado no puede ser enunciador del problema.

Es así que lo hegemónico, en una exitosa secuencia no solamente se impone sobre algunos, sino que además los crea culpables preparándolos para ser sometidos (en un segundo momento) a fin de producir las condiciones o las bases sobre las cuales reproducirse.

---

<sup>20</sup> Este proceso no sólo actúa sobre los trabajadores del tránsito, sino que se podría pensar también en otra población que se encuentre en situación vulnerable y simultáneamente culpabilizada por atentar contra un “bien público”. La seguridad por ejemplo, bien público por excelencia, es sostenido en procesos con características similares en donde los adolescentes se vuelven causa pública del problema “inseguridad” luego de un proceso de vulneración y desubjetivización.

Los trabajadores del tránsito intervenidos y medidos desde esta perspectiva. crean su subjetividad desde un lugar difuso de querer no-ser aquello que la sociedad considera amenazador para un bien común que incluso asumen, especialmente en el caso de los deliveries cuando incluso la formación de una idea de grupalidad es un tanto difusa dadas las características del trabajo que realizan.

Queda entonces planteada la pregunta de cómo pensar por fuera de estas categorías construidas de subjetividad con el objetivo de generar un espacio de negociación en el cual se pueda intervenir o mediar. Dado a que, queda por demás explicitado que la situación de los trabajadores del tránsito no está siendo abordada (más bien lo contrario) a través de políticas públicas sobre seguridad vial.

## Capítulo 5

# Conclusiones

El presente trabajo se planteó realizar un análisis del tránsito en un estudio sociológico como espacio de interacciones, en donde confluyen significaciones diversas susceptibles a ser incluidas en los estudios que se realizan sobre la temática. De esta forma, se propuso al tránsito como un ámbito complejo, en donde lejos de solamente circular vehículos, intervienen significados, interacciones y donde el poder actúa de múltiples formas.

Para ello se concibió a los trabajadores del tránsito como actores claves en el desarrollo de un análisis que sea representativo de dinámicas existentes en la apropiación del espacio vial: realizan sus actividades laborales en este espacio, protagonizan muchos de los conflictos que se dan en la calle y encarnan muchos de las disyuntivas presentes en el tránsito a la hora del ejercicio de las regulaciones.

Es así, que basados en las observaciones realizadas, las entrevistas junto a su posterior análisis y vinculándolo con las regulaciones sobre el tránsito se encontraron características por demás interesantes sobre estos trabajadores y el espacio vial.

En el caso de los deliveries y los taxistas sus ingresos están determinados por la apropiación que realizan del espacio vial. Esto puede afirmarse en las siguientes características del trabajo que realizan:

- Remuneraciones por parte de la empresa que lo contrata que representa la menor parte de sus ingresos diarios, los cuales deben ser completados con las propinas de los envíos o viajes que realizan. En el caso de los deliveries más de la mitad de sus ingresos provienen de las propinas que reciben de los envíos que efectúan. Es así que, la compensación salarial que reciben por el trabajo realizado en una jornada, de cierta forma esta medido por la rapidez y agilidad con la cual circulan.

- Los ingresos de los taxistas y repartidores se encuentran a la orden del tránsito, por lo cual es habitado de forma diferencial que el resto de los que circulan en este espacio.
- Contrataciones unipersonales que deslindan responsabilidades sobre la empresa a la que trabajan.
- Existencia de contrataciones en negro, es decir efectuadas de forma desregulada.

Por otra parte, cuando se analizaron las regulaciones que son aplicadas sobre este tipo de trabajadores surge que las exigencias son las mismas que se les aplica a todas aquellas personas que circulan en el tránsito (variando, claro, según el medio de transporte en que lo hace). La Ley 18.191 establece un cuerpo normativo que busca velar por la seguridad vial en pos de proteger las vidas humanas. Mientras que no existe por parte de instituciones reguladoras registro de las personas que se dedican a estas actividades, así como tampoco reglamentos que regulen las contrataciones.

Se trata en el sentido de **Bourdieu** del ejercicio de una **violencia simbólica** ejercida bajo la idea de un sentido común que favorece a todos: trabajar sobre la seguridad vial asegura la disminución de accidentes de tránsito. Sin embargo, no se tiene en cuenta las grandes desigualdades a las que se enfrentan estos trabajadores. La forma de abordar a los trabajadores del tránsito desde lo normativo tiende a poner sobre la mesa los problemas vinculados a la circulación y al uso que hacen de la vía pública.

Es así, que el **habitus** (disposiciones generales, como esquemas de pensamiento que estructuran las prácticas a la vez que son estructuradas a partir de estas) aparece en este caso en un doble sentido, por un lado las acciones y las percepciones que tienen los trabajadores del tránsito sobre el espacio vial, y por otro las reglamentaciones impuestas a través de políticas públicas. Mientras que la apropiación del espacio por los trabajadores está en estrecha relación con su situación laboral, las reglamentaciones invisibilizan dicho aspecto que en última instancia estructura las disposiciones en el campo de poder.

Sin embargo, estas estructuras estructuradas de diferenciación generan acciones que desafían este orden pre establecido en el espacio vial, aspecto el cual fue analizado desde el planteo de **no lugar** de **Marc Augé**, siendo aquellos espacios destinados al tránsito de personas configurado como espacios en donde las relaciones no se dan de forma estable o fija. Los trabajadores del tránsito desarrollan sus actividades en espacios móviles y por tanto menos

capaces de conformar identidades en torno al trabajo. Es así, que las infracciones tienen la característica de funcionar como resistencias dadas las características mencionadas del trabajo que realizan.

A partir del análisis desde **Foucault** a las acciones desde la seguridad vial y las condiciones en que estas son puestas en acción, surge que cuando se busca mejorar la situación del tránsito y los discursos en torno a ello se reproducen también desigualdades. Es así, que no se trata de mejorar las situaciones laborales en las que se encuentran los trabajadores del tránsito, sino que se habla de la seguridad vial en un modo general como un “bien común”.

Sin embargo se dijo que las infracciones que cometen diariamente estos trabajadores ponen de manifiesto los conflictos que se dan en este ámbito complejo y que están vinculadas con las condiciones desfavorables de su trabajo. A la vez que demuestran como un cambio en materia de seguridad vial no está directamente vinculado a una mayor cantidad de sanciones o controles, desafiando en alguna medida las ideas instituidas sobre seguridad vial.

Por último, luego de analizada la situación en que se encuentran los trabajadores del tránsito puede decirse que existe un proceso de invisibilización basado en lo regulatorio laboral y lo regulatorio referido al tránsito, dejándolos en una situación de vulnerabilidad que permite a la vez transformarlos en parte de la causa pública del problema.

El proceso en el que se reproduce el campo de poder a través de la violencia simbólica se da en tres momentos:

1. **Vulneración**: momento en el cual las circunstancias laborales son vulneradas. Invisibilización de la situación laboral en la que se encuentran.
2. **Invisibilización**: Un segundo momento de invisibilización, vinculado al modo en que se **aborda el tránsito** desde las políticas públicas. Se observó que los trabajadores del tránsito no son mencionados como casos específicos sobre los que trabajar aun cuando se hallan en una situación distinta y determinante en la apropiación del espacio vial.
3. **Culpabilización**: Luego de este doble proceso de invisibilización, se habilita a que sean **transformados en parte de una causa pública del problema** en resguardo de la seguridad vial, como contenido culpable de la causa pública, pero no en el sujeto enunciador del problema.

Se trata de un proceso a través del cual quien tiene el poder de enunciar, de explicitar los problemas que enfrenta la sociedad puede además generar una construcción no- negociada de subjetividades. Es decir, se genera un culpable, se le pone nombre, se lo enuncia desde lo hegemónico, al mismo tiempo que se desubjetiviza a esta parte culpabilizada.

En este sentido, se genera una doble dinámica en la que se subjetiviza un problema (causa pública, bien común) al mismo tiempo en que se desubjetiviza una sub población, convirtiéndolo en objeto no enunciador del problema.

De esta forma, y luego de analizado la situación de los trabajadores de tránsito, se pone sobre la mesa un espacio que está compuesto por múltiples significaciones que no deberían ser explicadas mediante operaciones simples que reduzcan realidades complejas. Se trata de un espacio donde las interacciones funcionan en diversos niveles de complejidad, ideal para el análisis de todo tipo de disposiciones y dinámicas, que deben ser tenidas en cuenta para un abordaje no segmentado sobre la temática.

A las críticas que se presentaron en este trabajo, vemos que hoy se ha implementado un Registro Único de Servicios referido a actividades como cadetería y traslado de alimentos que se realicen a través de motocicletas. Se trata del Decreto N° 34.234 promulgado por la Intendencia de Montevideo en el mes de julio de 2012<sup>21</sup>. Esto explicita que las observaciones efectuadas al momento de realizado el trabajo se adecuaban a la problemática de los trabajadores del tránsito. Especialmente considerando que dicho reglamento no pudo implementarse por trabas el sector empresarial representado por el Centro de Almaceneros Minoristas, Baristas, Autoservicistas y Afines del Uruguay (CAMBADU).

---

<sup>21</sup> Disponible al 23/07/2012 en:

[http://archivo.presidencia.gub.uy/unasev/docs/Decreto%2034234\\_JDM\\_Deliverys.pdf](http://archivo.presidencia.gub.uy/unasev/docs/Decreto%2034234_JDM_Deliverys.pdf)

## Bibliografía consultada

- [1] ADLER & ADLER. (2004) *Introducción a la investigación cualitativa* Uwe Flick, Fundación Paideia Galiza, Morata
- [2] AUGÉ, Marc. (1992) *Los no lugares. Espacios del anonimato*. España: Editorial Gedisa.
- [3] BLANCHET, Giglione. MASSONANT, Trognon. (1989) *Técnicas de investigación en ciencias sociales* Capítulos II y III. España: Narcea.
- [4] BLUMER, Herbert. (1982) *El interaccionismo simbólico: perspectiva y método*. España: Hora.
- [5] BOURIDIEU, Pierre. (1972) *Esquisse d'une theorie de la pratique*. Paris: Droz. Genève.
- [6] BOURDIEU, Pierre y WACQUANT, Löic, (1995) *Respuestas por una Antropología Reflexiva* México: Grijalbo.
- [7] BOURDIEU, Pierre. (1992) *Sentido Práctico* (trad. esp. en ed. Taurus,). Paris: Minuit.
- [8] BOURDIEU, Pierre. (1999) *Meditaciones Pascalianas* Barcelona, España: Anagrama.
- [9] COULON, Alain. (1988) *La etnometodología* Madrid: Cátedra.
- [10] COSER, Lewis. (1961) *Las funciones de conflicto social*. México: F.C.E.
- [11] COSER, Lewis. (1967) *Nuevos aportes a la teoría del conflicto social* España: Amorrortu.
- [12] FOUCAULT, Michel. (1979) *Microfísica del poder*. Madrid, España: Ediciones de la Piqueta.

[13] Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil (FITSA) *El valor de la seguridad vial. Conocer los costes de los accidentes de tráfico para intervenir en su prevención.* Documento de trabajo disponible al 24/07/2012 en: [http://stopaccidentes.org/uploads/file/Costes\\_accidentes.pdf](http://stopaccidentes.org/uploads/file/Costes_accidentes.pdf)

[14] FRAIMAN, Ricardo y ROSSAL, Marcelo. (2006) *De las micro-escenas a los macro-dramas. Observación participante y realidad social.* Documento de trabajo disponible al 24/07/2012 en: [http://www.unesco.org.uy/shs/fileadmin/templates/shs/archivos/anuario2006/art06\\_03.pdf](http://www.unesco.org.uy/shs/fileadmin/templates/shs/archivos/anuario2006/art06_03.pdf)

[15] FRAIMAN, Ricardo y ROSSAL, Marcelo. (2007) *Anomia, violencia y accidentalidad en el tránsito.* Documento de trabajo disponible al 24/07/2012 en: [http://www.unesco.org.uy/shs/fileadmin/templates/shs/archivos/anuario2007/articulo\\_11.pdf](http://www.unesco.org.uy/shs/fileadmin/templates/shs/archivos/anuario2007/articulo_11.pdf)

[16] GARFINKEL, Harold. (2006) *Estudios en etnometodología.* Barcelona. España: Anthropos.

[17] GEERTZ, Clifford. (1967) *La interpretación de las culturas* cap 1. Buenos Aires. Argentina: Sudamericana.

[18] GOTEES, Preissle, LECOMPTE, Ballesteros, Torres. *Etnografía y diseño cualitativo en investigación cualitativa.* Madrid: Editorial Morata S.A.

[19] GUIDDENS, Anthony. (1992) *Modernidad e identidad del yo. El yo y la sociedad en el espacio contemporáneo.* Madrid: Península.

[20] GOFFMAN, Erving. (2006) *La presentación de la persona en la vida cotidiana.* España: Amorrortu.

[21] HABERMAS, Jürgen. *Teoría de la acción comunicativa. Volumen 1: Racionalidad de la acción y racionalización social.* Madrid: Taurus.

[22] HOMTY, G. *Equidad y Sustentabilidad en el Tránsito montevideano.*

[23] Intendencia Municipal de Montevideo (IMM) *Normativa departamental. Volumen V "Del tránsito y transporte.* Disponible al 24/07/2012 en: <http://normativa.montevideo.gub.uy/articulos/65221>

[24] KORNBLIT, Ana Lía. (2004) *Metodologías cualitativas en ciencias sociales. Modelos y procedimientos de análisis* Argentina: Editorial Biblos.

[25] LEFTWICH, Adrian. (1986) *La política: gente, recursos y poder.* Cáp. VI. México: F.C. E.

[26] PARKER, Ian. (1992). *Discourse dynamics: Critical analysis for social and individual psychology.* London: Routledge.

[27] MEAD, George. (1963) *Espiritu, persona y sociedad.* Buenos Aires: Paidós

[28] MERTON, Robert. (1964) *Estructura social y anomia* México: fondo de la cultura económica.

[29] STRAUSS, Anselm, CORBIN, Juliet. (2002) *Bases de la investigación cualitativa* Universidad Colombia: de Antioquía.

[30] SHUTZ, Alfred. (2003) *El problema de la realidad social* Buenos Aires, Argentina: Amorrortu,

[31] SIMMEL, Georg. (1977) *El problema de la sociología* Volumen I. Madrid, España: Rev. de Occidente.

[32] SOROKIN, Pitrim. (1966) *Sociedad, cultura y personalidad.* Madrid, España: Ed. Aguilar.

[33] Unidad Nacional de Seguridad vial (UNASEV) *Ley Nacional de Seguridad vial y Tránsito (18.191).* Disponible al 24/07/2012 en:



038537

<http://ebookbrowse.com/gdoc.php?id=104510060&url=0e2942a6da025a271a9b688033be5bd>

4

[34] VALLES, Miguel. (2000) *Técnicas cualitativas de investigación social. Reflexión metodológica y práctica profesional*. Madrid, España: Síntesis.

[34] VAN DIJK, Teun. (1996) *La noticia como discurso. Comprensión, estructura y producción de la información* Barcelona: Editorial Paidós.

[35] VAN DIJK , Teun. (2003) *Ideología y Discurso*, España: Ariel.

[36] WEBER. Max. (1944) *Economía y sociedad*. México: F.C.R.