

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD
CATÓLICA DEL PERÚ**

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES



Entre el conflicto y la integración: Un estudio sobre los cambios, continuidades y tensiones entre los taxistas limeños a partir de la incorporación de las Empresas de Aplicaciones de Transportes (EAT)

Tesis para obtener el título profesional de Licenciada en Sociología presentado por:

Tupayachi Vásquez, Luz Illari

Asesor(es):

Pereyra Cáceres, Omar

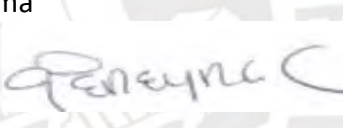
Lima, 2023

Informe de Similitud

Yo, Pereyra Cáceres, Omar, docente de la Facultad de Ciencias Sociales de la Pontificia Universidad Católica del Perú, asesor(a) de la tesis/el trabajo de investigación titulado Entre el conflicto y la integración: Un estudio sobre los cambios, continuidades y tensiones entre los taxistas limeños a partir de la incorporación de las Empresas de Aplicaciones de Transportes (EAT) del/de la autor (a)/ de los(as) autores(as) Tupayachi Vásquez, Luz Illari dejo constancia de lo siguiente:

- El mencionado documento tiene un índice de puntuación de similitud de 8%. Así lo consigna el reporte de similitud emitido por el software *Turnitin* el 28/11/2023.
- He revisado con detalle dicho reporte y la Tesis o Trabajo de Suficiencia Profesional, y no se advierte indicios de plagio.
- Las citas a otros autores y sus respectivas referencias cumplen con las pautas académicas.

Lugar y fecha: Lima, 28 de noviembre del 2023

Apellidos y nombres del asesor / de la asesora: <u>Pereyra Cáceres, Omar</u>	
DNI: 10141107	Firma
ORCID: 0000-0001-7523-8863	

A mi papá y mi mamá

Por apoyarme incondicionalmente

y

Transmitirme sus valores



Resumen

Durante las tres últimas décadas, pese a las iniciativas de algunas gestiones municipales, el servicio de taxi en Lima ha pasado por un proceso progresivo de desregulación, dándole un carácter laxo y flexible. Como consecuencia, en la opinión pública se han construido prejuicios asociados al taxi de calle, siendo calificado como “desordenado e informal”. En este contexto, el ingreso de las aplicaciones de servicio de taxi a la ciudad de Lima ha supuesto un proceso disruptivo que merece ser analizado.

En otros países de América Latina se han podido observar escenarios de conflicto entre taxistas tradicionales y las aplicaciones, manifestándose un antagonismo explícito a través de protestas, marchas e incluso expresiones de violencia. Sin embargo, pese a que la Lima posee alrededor de 200 mil taxistas, este escenario de conflicto parece no haberse repetido y, por el contrario, miles de taxistas “tradicionales” se encuentran hoy en día trabajando también en las aplicaciones.

Frente a este caso anómalo con respecto a países vecinos de América Latina, la presente investigación tiene como objetivo indagar en esta aparente ausencia de conflicto entre “*taxistas tradicionales*” y taxistas de aplicación, profundizando en la naturaleza de las relaciones que se construyen en su lugar. En ese sentido, se encontró que “más allá de la aquiescencia y la rebeldía”, se ha dado un fenómeno al cual denominamos “*integración conflictiva*”, un proceso mediante el cual taxistas tradicionales y taxistas de aplicación se han integrado a partir del uso compartido de un mismo recurso: las aplicaciones; generando un escenario en donde estos coexisten. Así, al contrario de las resistencias expresadas en un antagonismo entre taxistas tradicionales y taxistas de aplicación, se ha propiciado el desarrollo preliminar de algunas expresiones de *resistencia cotidiana* en conjunto, las cuales les permiten subsistir frente a un escenario es percibido como adverso para el taxista limeño. No obstante, este proceso de integración no ha sido armonioso y, al entrar en interacción sujetos de trayectorias y experiencias tan diversas, se generan *fronteras simbólicas*, barreras invisibles que se expresan en estereotipos, prejuicios y burlas que limitan aún más la conformación de objetivos y agendas en común.

Palabras Clave: Taxi *de calle*, aplicaciones de taxi, conflicto, resistencias cotidianas, fronteras simbólicas

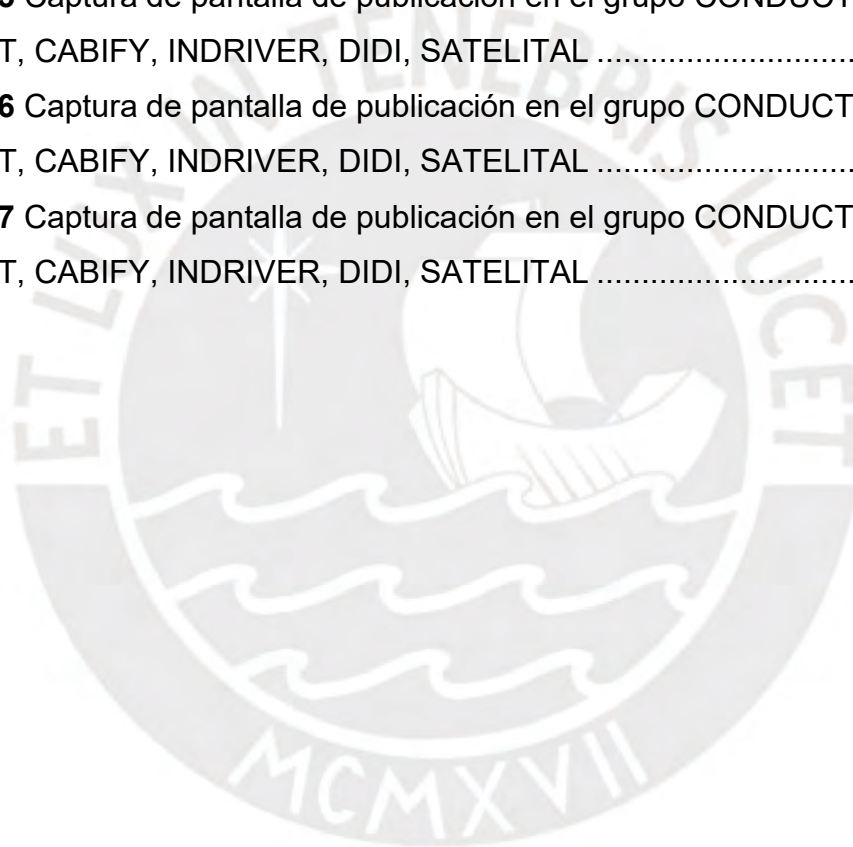
ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	5
1.1. Estado de la cuestión	5
1.2.1. La relación laboral hacia el neoliberalismo	6
1.2.2. ¿Colaboración o intercambio económico? La Gig Economy	8
1.2.3. Algunos debates alrededor del trabajo en la Gig Economy	10
1.2.5. El fenómeno de la “Uberización”: Choques y resistencias.....	16
1.2.6. El servicio de taxi y las aplicaciones: El caso limeño	20
1.2. Conclusiones y problema de investigación.....	24
1.3. Objetivos de la investigación y preguntas de investigación	25
1.4. Argumento central	26
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO Y METODOLÓGICO	29
2.1. Metodología.....	29
2.1.1. Del enfoque biográfico al uso de trayectorias laborales	30
2.1.2. Herramientas y selección de casos	31
2.1.3. Limitaciones metodológicas.....	34
2.2. Marco Teórico.....	34
2.2.1. Premisas teóricas	35
2.2.2 Conceptos teóricos.....	43
CAPÍTULO III: ¿CÓMO SE ORGANIZA EL TRABAJO EN EL SERVICIO DE TAXI EN LIMA?	49
3.1. Una recapitulación sobre trabajo de taxi antes de las aplicaciones.....	50
3.1.1. (Des)regulación en el trabajo de taxi	51
3.1.2. Los actores que participan.....	55
3.2. La llegada de las aplicaciones: Tensiones e incorporación	60
3.2.1. El boom de Uber: 2014-2016.....	61
3.2.3. Saturación del mercado: La decepción de las aplicaciones	63
3.3. El servicio de taxi hoy.....	66
CAPÍTULO IV: RESISTENCIAS EN LA VIDA COTIDIANA	68
4.1. Gestionando el día a día:.....	70
4.2. Los grupos de Facebook y WhatsApp.....	73
4.3. Evadiendo a la autoridad: “Las batidas”	81

4.4. “Los apagones”: Un intento fallido	84
CAPÍTULO V: ENTRE LA INTEGRACIÓN Y EL CONFLICTO ¿CÓMO SE RELACIONAN LOS TAXISTAS LIMEÑOS?	89
5.1. Transitando: Sobre las trayectorias laborales de los taxistas	91
5.1.1. Trayectorias laborales de los taxistas que comenzaron en “la calle”	92
5.1.2. Trayectorias laborales de los taxistas que comienzan con las aplicaciones....	98
5.2. Identidad y fronteras simbólicas	102
5.2.1. Identidades laborales: ¿Cómo es un taxista en Lima?	104
5.2.2. Construyendo a un “otro”: “Todo suma”	109
CONCLUSIONES: MÁS ALLÁ DE LA AQUIESCENCIA Y LA REBELDÍA.....	123
7.1. El taxista como un actor individualizado	125
7.2. El caso limeño a la luz de las experiencias latinoamericanas	129
7.3. El futuro del taxi.....	133
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	134
ANEXOS	141
Anexo A: GUÍA DE ENTREVISTA TAXISTA POR APLICATIVO QUE HA TRABAJADO O TAMBIÉN TRABAJA COMO TAXISTA DE CALLE	141
Anexo B: GUÍA DE ENTREVISTA TAXISTA QUE SOLO TRABAJA POR APLICATIVO	146

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Captura de pantalla de publicación en el grupo CONDUCTORES DE UBER, BEAT, CABIFY, INDRIVER, DIDI, SATELITAL	75
Ilustración 2 Captura de pantalla de publicación en el grupo CONDUCTORES DE UBER, BEAT, CABIFY, INDRIVER, DIDI, SATELITAL	77
Ilustración 3 Captura de pantalla de publicación en el grupo CONDUCTORES DE UBER, BEAT, CABIFY, INDRIVER, DIDI, SATELITAL	78
Ilustración 4 Captura de pantalla de publicación en el grupo CONDUCTORES DE UBER, BEAT, CABIFY, INDRIVER, DIDI, SATELITAL	82
Ilustración 5 Captura de pantalla de publicación en el grupo CONDUCTORES DE UBER, BEAT, CABIFY, INDRIVER, DIDI, SATELITAL	86
Ilustración 6 Captura de pantalla de publicación en el grupo CONDUCTORES DE UBER, BEAT, CABIFY, INDRIVER, DIDI, SATELITAL	116
Ilustración 7 Captura de pantalla de publicación en el grupo CONDUCTORES DE UBER, BEAT, CABIFY, INDRIVER, DIDI, SATELITAL	119



ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Trayectorias laborales.....103



CONSIDERACIONES CONCEPTUALES

A lo largo de la presente investigación nos referiremos a los taxistas limeños utilizando diferentes términos en función del lente con el cual se les esté observando en ese momento. Al inicio, al referirnos a los taxistas, hablaremos de *taxistas tradicionales*, específicamente al hablar de las experiencias en otros países. Este término hace referencia al servicio de taxi gestionado por el estado y los gobiernos locales, abarcando a taxistas básicos, taxistas de empresa de radiotaxi, entre otros. Posteriormente, al referirnos a los taxistas limeños, utilizaremos, el concepto de “*taxistas tradicionales*”, entre comillas, pues la presente investigación considera que el servicio de taxi limeño se distancia significativamente del servicio de taxi tradicional tal cual ha sido ejercido otros países de América Latina.

Durante el resto de la investigación nos referiremos a los taxistas “*tradicionales*” como “*taxistas de calle*”, haciendo referencia a aquellos taxistas, formales o *informales*, independientes o de estación, que trabajan recogiendo pasajeros de la calle. En ese sentido, el taxi *de calle* ha sido el servicio “tradicional” de taxi limeño, el cual ha funcionado durante décadas hasta la llegada de las aplicaciones. Además, es importante considerar que, frente al Ministerio de Transporte y Comunicaciones - MTC, hay taxistas formales e “*informales*”. En ese sentido, al referirnos a los taxistas que no se encuentran registrados en el padrón del MTC usaremos el término “*taxista informal*”, entre comillas, pues la presente investigación considera que el término es limitado para este rubro del transporte limeño.

Asimismo, para referirnos a nuestros once (11) entrevistados (Ver acápite 2.1), por motivos de simplicidad los dividiremos entre “*taxistas de calle*” y “*taxistas de aplicación*”. Así, si bien los once (11) utilizan las aplicaciones de taxi en la actualidad, siete (07) empezaron recogiendo pasajeros en la calle, realizando este servicio por años hasta verse en la necesidad de incorporarse a las aplicaciones. Por el contrario, los otros cuatro (04) no se desempeñaron previamente como taxistas y es recién a partir de la llegada de aplicaciones como Uber, Taxi Beat, Easy Taxi o Indriver que recién ingresan al rubro. Finalmente, es importante aclarar que todos los entrevistados, en mayor o menor medida, realizan taxi por aplicación en la actualidad, sin embargo, la diferencia en las etiquetas radica en su experiencia previa.

INTRODUCCIÓN

El trabajo en el siglo XXI es el resultado de procesos económicos, sociales y tecnológicos que, a lo largo de las últimas décadas, han generado múltiples transformaciones en el mismo. En la actualidad, el sueño fordista y taylorista desarrollado en el siglo XX ha sido modificado para dar lugar a un escenario en el cual coexisten diferentes formas de producción y trabajos distribuidos geográficamente (De la Garza, 2014). Así, hemos visto cómo la expansión de contratistas de servicios, compañías tecnológicas, *startups* e inteligencia artificial; han renovado el panorama sobre lo que tradicionalmente fue el trabajo asalariado, mientras coexisten con formas de trabajo más “clásicas” (De la Garza, 2009) como es el caso de las grandes fábricas textiles, centros industriales de ensamblaje, empresas extractivas, entre otros. En otras palabras, hemos pasado hacia un capitalismo globalizado, tecnológico y líquido, en palabras del sociólogo Zygmunt Bauman (2003), que coexiste y subsiste sobre una base productiva que ha sido sistemáticamente desplazada hacia las periferias (Arnold & Pickles, 2011)

El desarrollo del mercado que se dio en el siglo XX finalizada la segunda guerra mundial con el incremento de la demanda de bienes de consumo (Ritzer y Jurgenson, 2010: 15), la creciente globalización posible gracias a la infraestructura creada por la tecnología de la información, las demandas de los mercados financieros mundiales y la movilidad de los procesos de producción (Benner, 2002: 16); han abierto el paso a una transformación en el mundo del trabajo. En este contexto, aparecen nuevos desafíos y debates para los estudios sobre el mismo. Así, han surgido nuevos términos como la On Demand economy, Gig Economy, entre otros; cada vez más frecuentes para describir a diferentes empresas con modelos de contratación y servicios supuestamente “novedosos” como las plataformas de taxi por aplicativo, las empresas de delivery, entre otras, las cuales han empezado a expandirse con fuerza a lo largo de varios países del mundo, incluyendo el Perú.

Si nos remitimos a la literatura sobre las aplicaciones de servicios y, particularmente, las aplicaciones de taxi, encontramos hallazgos diversos sobre la modalidad de trabajo, el impacto en los trabajadores, las formas de resistencia y los mecanismos de control que ejerce la plataforma. Así, se nos presenta un modelo de trabajo en el que una empresa sirve de mediadora, vigila a los conductores, los

monitorea y los motiva a incrementar su productividad a través de prácticas “novedosas”. En ese sentido, este fenómeno ha planteado serios retos para los derechos laborales, el concepto de relación laboral y de dependencia laboral. Todos estos factores han generado que se repiensen y retomen debates acerca de las implicancias de ser un trabajador en el mundo postmoderno.

No obstante, este modelo de trabajo debe incorporarse a un “mercado” ya establecido en cada contexto en el que ingresa, insertándose en un entramado de dinámicas sociales preestablecidas, un entramado con sus propias leyes, actores e instituciones. Como consecuencia, la incorporación de estas aplicaciones va a verse inevitablemente influenciada por el tejido social de cada entorno al que se incorpora, adhiriéndose a unas reglas de juego previamente delimitadas. Partiendo de esta idea, consideramos el caso del servicio de taxis limeño y, particularmente, el servicio de taxi por aplicación, como un caso particular que merece ser analizado.

En contraste con otras ciudades del norte global e incluso de América Latina, en donde pese a las deficiencias que pudiese presentarse en el servicio de taxi el mismo se encuentra más eficientemente regulado por el aparato público y privado; el servicio de taxi en Lima ha pasado por un proceso progresivo de desregulación desde la década del 90, proceso que se refleja en las casi inexistentes barreras de acceso legales y económicas al mercado y la ausencia de iniciativas sostenibles para reordenar el servicio de taxi (Figari, 2008: 111). En consecuencia, Lima es un escenario complejo para el servicio de taxi, en donde observamos que hay problemas de inseguridad, “*informalidad*”, una sobreoferta del parque automotor, ausencia de gremios representativos y, en general, poco éxito por parte de las instancias competentes por reordenar el servicio de taxi, mejorar la calidad de este y el bienestar de los actores involucrados.

Asimismo, la manera en la cual se ha desarrollado este servicio le ha dado un carácter flexible y laxo, generando que el usuario no pueda identificar los límites del “*taxi formal*” como actividad, la cual se superpone con el taxi-colectivo y el taxi “*informal*”. En ese sentido, hablamos de un sector que se ha encontrado históricamente desregulado y que, a su vez, ha servido como un “rubro de escape”, absorbiendo a la fuerza laboral que ha perdido su trabajo, se encuentra en proceso de búsqueda de empleo o simplemente desea trabajar en su tiempo libre. Estas particularidades, consideramos, convierten a dicha ciudad en un escenario interesante

para analizar el funcionamiento de las empresas de taxi por aplicación.

Considerando cómo se ha constituido este servicio en la ciudad de Lima, cuando estas aplicaciones ingresan a la ciudad no se observó un proceso necesariamente disruptivo. En otros países – Argentina, Brasil, Chile o México - observamos como estos fueron escenario de protestas -unas más violentas que otras- en las cuales el objetivo era claro: expulsar a las aplicaciones o, en su defecto, regular su uso, debido a que se constituían como una forma de competencia desleal. En efecto, en estos países los taxis tradicionales cumplen con diversos requerimientos que los taxistas de aplicación pueden evadir por ser considerados como conductores independientes. Precisamente, ese es el principal atractivo de las plataformas de taxi, la posibilidad de trabajar como conductor sin ser propiamente un trabajador.

Por el contrario, en Lima no hemos presenciado ningún tipo de manifestación significativa en Lima por parte de los taxistas¹, y no pasó mucho tiempo para que miles de taxistas *de calle*² -formales e informales- se sumarán a las aplicaciones, siendo hoy en día miles los taxistas con placa amarilla que también son miembros de Uber, Didi o Cabify. En ese sentido, es importante mencionar que este fenómeno, tal cual se ha configurado en la ciudad de Lima, no se ha repetido en otros países vecinos³ debido a las restricciones que existían⁴ y representa algo propio de dicha ciudad. En un escenario así, ¿Qué es lo realmente nuevo del ingreso de las aplicaciones a la ciudad? ¿Cómo es que los taxistas “tradicionales”, siendo tantos, no han podido organizarse de la misma manera que en los países vecinos? ¿Qué tipo de relaciones se han construido en su lugar?

Para profundizar en estas interrogantes, la presente investigación plantea que, “más allá de la aquiescencia y la rebeldía”, lo que se ha dado es un fenómeno que llamaremos *integración conflictiva*, un proceso mediante el cual taxistas *de calle* y taxistas de aplicaciones se han integrado a partir del uso compartido de un mismo

¹ En el año 2016, en el distrito de Miraflores, hubo una manifestación en la costa verde; sin embargo, fue mínima.

² El uso de este concepto se justifica en las “Consideraciones Conceptuales”.

³ De acuerdo con conversaciones realizadas con taxistas de otros países y gremios, se encontró que, en países como Argentina o México, los taxistas municipales no pueden realizar Uber. En el caso de Chile, las aplicaciones recién comenzarán a admitir taxis básicos a partir de la “Ley Uber” del año 2023 (Ley N° 21553).

recurso: las aplicaciones; generando un particular escenario en el que estas modalidades coexisten y se superponen. Así, al contrario de las resistencias orientadas a grandes transformaciones expresadas en un antagonismo entre taxistas *de calle* y taxistas de aplicación, se ha propiciado preliminarmente el desarrollo conjunto de resistencias cotidianas, las cuales les permiten subsistir frente a un escenario que perciben como adverso e injusto para el taxista limeño. No obstante, este proceso de integración no ha sido armonioso y, al entrar en interacción sujetos de trayectorias y experiencias tan diversas, los taxistas construyen fronteras simbólicas (Lamont & Molnár, 2002: 168), barreras invisibles evidenciadas en formas discursivas, sentimientos y acciones, las cuales limitan la conformación de objetivos comunes entre todos los taxistas orientados a una mejora de sus condiciones de trabajo y exacerbaban el carácter individualizado del taxista limeño.



CAPÍTULO I PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Como se planteó anteriormente, esta investigación se sitúa frente a un interés por ampliar la comprensión de este tipo plataformas en el marco de los debates vinculados a las transformaciones del mundo del trabajo y la tecnología. Así, antes de profundizar en la delimitación del problema de investigación, en la siguiente sección se realizará una revisión de la literatura sobre el objeto de estudio, procurando situar a este fenómeno en debates más amplios sobre el mundo del trabajo. En primer lugar, se partirá por plantear algunas discusiones acerca de los cambios en la relación laboral durante las últimas décadas; pues es este escenario el que ha propiciado formas *novedosas* de trabajo. En segundo lugar, se pasará a conceptualizar el fenómeno de la Gig Economy, el cual ha cobrado fuerza durante la segunda década del siglo XXI; y a plantear la especificidad organizativa de las plataformas de taxi como Uber. Finalmente, para cerrar la revisión de la literatura, se realizará un repaso acerca del ingreso de las plataformas de taxi a Latinoamérica y, específicamente, al Perú, brindando algunos datos preliminares sobre el mismo.

1.1. Estado de la cuestión

Los diversos estudios que han analizado estas plataformas de trabajo han abordado este fenómeno desde diferentes disciplinas -como la gestión, el derecho y las ciencias sociales- y enfoques. Ante ello, resulta necesario situar el mismo en el actual debate sobre el trabajo que se da desde la sociología y otras disciplinas cercanas a las ciencias sociales. Dicho esto, el objetivo de esta revisión es situar nuestro objeto de estudio dentro de los diferentes hallazgos y aportes de los estudios relacionados a estas plataformas

De esta manera, esta sección se dividirá en tres partes. La literatura sobre la Economía Gig, en su mayoría, se introduce en la discusión sobre la precarización y flexibilización laboral en el marco de un modelo económico neoliberal. Por ello, en primer lugar, se hará una breve exposición sobre la evolución del mundo del trabajo durante las últimas décadas y el impacto que han tenido las reformas neoliberales, tanto en otros países como en el Perú. En segundo lugar, se hará una revisión acerca del fenómeno de la “Economía Gig”, el cual ha sido utilizado para describir la aparición de formas de trabajo mediadas por plataformas y aplicaciones; y, particularmente, de las plataformas de servicio de taxi. Finalmente, se expondrá un breve resumen de las

características del servicio de taxi tradicional en dos países de Latinoamérica y en Lima; así como de los efectos preliminares que ha tenido la incorporación de las plataformas de taxi en los mismos, con el objetivo de plantear una problemática específica acorde a nuestra realidad.

1.2.1. La relación laboral hacia el neoliberalismo

Una línea de investigaciones sobre la llamada Economía Gig han estado centradas, por lo general, en la naturaleza de la relación laboral que se establece al interior de estas plataformas y en cómo los trabajadores se ven afectados por la naturaleza de esta, relación que se presenta como el “último estadio de un prolongado proceso de precarización del trabajo, inaugurado con el fenómeno de la flexibilización laboral” (Morales Muñoz, 2020; 23). De acuerdo con estas investigaciones (Stanford, 2017; Vallas, 2018; Wood, Et. al, 2019), la “relación de empleo estándar” (SER)⁵ (Bosch, 2004), la cual sería relativamente estable durante el Estado de Bienestar en países europeos y Estados Unidos, se flexibilizaría y transformaría hacia el siglo XXI, permitiendo la creación de figuras de trabajo con relaciones laborales ambiguas.

Durante la “Edad de Oro”, en los países industrializados, el desarrollo de tecnologías centralizadas de producción en masa aceleró con la aplicación de técnicas de línea de ensamblaje fordista, transformando los modelos de empleo anteriores. En ese sentido, los requisitos de capital incentivaron la presencia de una fuerza laboral confiable, estandarizada y disciplinada (Stanford, 2017). Para la posguerra, debido a las condiciones políticas y las transformaciones a nivel económico, se expandió -aunque no universalmente- la relación de empleo estándar (standard employment relationship) entre la década del 50 y 70, el cual Bosch define como “un trabajo estable, socialmente protegido, dependiente y de tiempo completo, cuyas condiciones básicas se encontraban reguladas a un nivel mínimo por convenio colectivo o por la ley laboral” (Bosch 2004: 619).

En el caso de Latinoamérica, no puede hablarse de una relación de trabajo estable y socialmente protegida de manera universal, pero sí existieron matices. Sobre ello, De la Garza sostiene que surgió el Estado intervencionista, el cual tuvo como rol el canalizar los conflictos y regular la economía y el trabajo a través de sus instituciones. Esta época fue, para Latinoamérica, la de los pactos corporativos entre

⁵ Este término es usado para describir una excepción histórica en la situación del trabajo

sindicatos, Estado y empresarios (De la Garza, 2000: 20). En el caso del Perú, en el marco de regímenes populistas y de alianzas clientelares, si bien el proceso sustitutivo de importaciones generó un período de crecimiento económico (Jiménez, 1999); el asalariamiento no aumentó de manera uniforme y universal. Así, los regímenes desarrollistas en Latinoamérica siguieron parte del modelo de los países centrales, pero desde una situación periférica en la economía mundial. De esta manera, la mayoría de la población peruana se mantuvo trabajando bajo formas de subsistencia tradicional a pequeña escala y de baja productividad (Sulmont, 2012). Sin embargo, la literatura igualmente coincide en que, pese a las limitaciones, fueron los años dorados de la organización gremial y del trabajo asalariado en el Perú.

Con el inicio de la década de los 70, este sistema de empleo comienza a romperse a nivel global, consecuencia de una serie de crisis económicas y de agendas políticas que comenzaban a ganar hegemonía. En los años 90's, los vínculos estables a largo plazo entre la empresa y los trabajadores ya no eran la forma dominante en la estructura de los mercados laborales de los Estados Unidos (Benner, 2002). Esto se repitió en diversas partes del mundo con el advenimiento del neoliberalismo como forma de organización económica y política. A nivel productivo, la creciente importancia de las industrias de servicios y la descentralización de otros tipos de producción, generaron una reducción general de las unidades productivas y contribuyeron a que los empleadores se preocupen cada vez menos por reclutar y retener una fuerza laboral estable. De igual manera, la tecnología de las comunicaciones facilitó la desintegración vertical de los procesos de producción, con la consiguiente externalización de múltiples subfunciones a empresas más pequeñas y dispersas (Stanford, 2017).

Asimismo, en Latinoamérica, estos años significaron el ascenso del neoliberalismo como forma de organización político-económica y una reestructuración productiva, reivindicando al mercado como la institución que asigna y distribuye el trabajo. Si bien es importante acotar que siempre han existido formas de trabajo precarizado, de subsistencia e *informal*, estos años marcan el comienzo de la aplicación de políticas que institucionalizan el trabajo flexible como la norma. En este contexto, el concepto clave es el de flexibilización para la entrada y salida de trabajadores de la empresa, del salario, de la seguridad social y las leyes laborales (De la Garza, 2000: 30). En Perú, particularmente, surge un proceso de flexibilización

del trabajo iniciado entre los años 80 y 90; y radicalizado durante el gobierno de Fujimori con el shock económico. Así, hubo una desindustrialización de la economía, que había sido el motor de un amplio sector hasta mediados de los años 70. Con esta ruptura crece la dependencia extranjera a partir de la importación de bienes de consumo y procesados y exportación de productos básicos y materia prima (Jiménez, 1999)⁶.

En ese sentido, se perfila una nueva estructura ocupacional en el país y aumenta la flexibilidad de las relaciones laborales -formas de contratación, reducción de derechos colectivos e individuales, seguridad laboral, entre otros-, mientras que el Estado retrocede en su función protectora de las relaciones laborales (Manky 2011). Además, mediante el Decreto Legislativo 728, se promulgó un conjunto de leyes que buscaron flexibilizar el empleo y eliminar la acción colectiva y poder de negociación de los trabajadores (Sulmont, 2012: 23). Como consecuencia de este paquete de reformas laborales, se elimina la estabilidad laboral de entrada -aumentan las modalidades de contratación temporal incluso para labores permanentes-, se aplica un régimen de despido libre indemnizado, aumenta la tercerización a actividades principales y se amplía el poder directivo de manera unilateral (Villavicencio, 2012: 363). Asimismo, de manera general, aumenta la marginalidad, el subempleo y la economía informal. (Jiménez, 2010: 293).⁷

1.2.2. ¿Colaboración o intercambio económico?: Aproximándonos a la Gig Economy

Habiendo realizado una breve revisión sobre los cambios que ha habido en el trabajo durante las últimas décadas, es importante precisar que es en este contexto, uno caracterizado por la flexibilidad laboral, en el cual surge el fenómeno de la “economía Gig”. Con el advenimiento del neoliberalismo, la reestructuración productiva a nivel global, y los cambios en la forma de organización económica y política, han surgido a lo largo del mundo diferentes formas supuestamente “novedosas” de organizar el trabajo, ya sea el trabajo manual, de forma automatizada,

⁶ Es importante aclarar que, si bien los 70's fueron los años dorados del trabajo asalariado en Perú, un sector mayoritario se mantuvo bajo formas de producción de subsistencia y trabajos autónomos. Sin embargo, se enfatiza el quiebre a nivel laboral que hay entre esta década y los 90's.

⁷ Una vez más, es importante resaltar que ya existían en Lima formas de trabajo precario y unidades de producción que trabajaban en condiciones de subsistencia. Sin embargo, las reformas emprendidas en los 70's tuvieron un impacto significativo, el cual fue mermado con las reformas de los 90's.

como el trabajo de servicios. Así, paralelamente a las discusiones sobre estas plataformas, se han incorporado debates sobre las transformaciones de la relación laboral tradicional y precarización del trabajo.

Dicho esto, los diferentes estudios realizados en torno a la Gig Economy retoman el debate sobre la flexibilidad de las relaciones laborales y su relación con las tecnologías de la información. Asimismo, enfatizan en los mecanismos que facilita la tecnología para controlar el trabajo, el panorama desigual de los trabajadores que la utilizan y las relaciones que se establecen entre trabajadores, plataformas y consumidores. Por ende, para exponer algunos de los hallazgos realizados durante los últimos años acerca de la Gig Economy y, particularmente, de las aplicaciones de taxi (Uber, Deliveroo, BlablaCar, entre otras), es importante profundizar en las características de estas plataformas y los cambios que implican en la organización del trabajo de servicios. En ese sentido, es necesario definir ¿qué se entiende por *Economía colaborativa*, *Economía Gig* o *Economía de Demanda*? ¿Son estos términos similares?

De acuerdo con el sociólogo español Gonzales De Rivera (2019), posterior a la gran crisis financiera del 2008, muchos empresarios se vieron obligados a buscar nuevas vías de ingreso y formas de consumo más económicas, estrategias que a su vez incorporaran la comunicación online y la tecnología de información. Así, el autor sostiene que Rachel Botsman fue la autora pionera del concepto del consumo colaborativo (Botsman y Rogers, 2010), quien argumentó que las plataformas digitales de consumo funcionarían como intermediarias, prometiendo recuperar la experiencia comunitaria en el mercado y retornar a las formar cooperativas del pasado, pero actualizadas gracias a las tecnologías (Gonzales De Rivera, 2019).

Sin embargo, esta aproximación idealista ha sido rechazada por diferentes autores, quienes se preguntan si realmente se puede hablar de una experiencia colaborativa. En ese sentido, los ejemplos más modernos de este modelo no evidencian ninguna práctica de intercambio bajo la modalidad de compartir. Asimismo, no se podría hablar de economía compartida cuando esta es mediada por el mercado, en tanto consumidores pagan un monto por el acceso a los bienes o servicios de alguien más. Esto se trataría, entonces, de un intercambio económico más que de un compartir (Bardhi y Eckhardt, citado en Arcidiacono, 2018: 277).

Como consecuencia de los debates en torno a la “economía colaborativa”, y en contraposición a dicho concepto, surge la Gig economy o economía de “cachueleo”. Sobre este nuevo término, Stanford (2017) sostiene que se refiere al entramado de empresas de plataformas digitales que conectan a los usuarios que forman parte de estas, quienes luego participan en algún tipo de intercambio. Así, divide estas plataformas en dos: por un lado, están las que facilitan el intercambio de activos o bienes; y, por otro lado, las que posibilitan la producción real de un servicio. Las segundas se han vuelto comunes en diferentes sectores, ya sea transporte, entrega de delivery, trabajos free lance, etc. Para Stanford, el trabajo que realizan estas plataformas tiene las siguientes cinco características: 1) El trabajo se realiza a pedido, 2) éste es compensado por trabajo realizado, 3) los trabajadores son quienes suministran el equipo, 4) la entidad que organiza el intercambio no es el usuario, 5) hay intermediación digital que supervisa. Dicho esto, el autor sostiene que solo las dos últimas características son propias del capitalismo del siglo XXI y que las tres primeras han sido usadas desde siempre por empleadores en diferentes lados (Stanford: 2017).

1.2.3. Algunos debates alrededor del trabajo en la Gig Economy

Habiendo conceptualizado este fenómeno y tomando distancia de conceptos como economía colaborativa, es pertinente pasar a comentar algunos debates en los que se han centrado las investigaciones acerca de las plataformas y el trabajo en las mismas. A continuación, se presentan algunos de los hallazgos más importantes encontrados en la literatura acerca de estas plataformas digitales.

Una primera línea de los estudios se centró en explicar la manera en la que el uso de estas plataformas influencia la manera en la que se ejecuta y desarrolla el servicio. Por un lado, Stanford (2017), en su estudio sobre las plataformas de la Economía Gig, sostuvo que existieron bastantes similitudes con el trabajo a destajo realizado en talleres fabriles ingleses y estadounidenses hasta mediados del siglo XIX, donde se realizaban servicios a pequeña escala, los trabajadores proporcionaban las herramientas utilizadas directamente en la producción y existía un intermediario que regulaba la ejecución y facilitaba el ingreso a un nicho de mercado. Así, estas plataformas, más bien, significarían un regreso a formas arcaicas de trabajo (Stanford, 2017). Por el contrario, propuso que lo que realmente distingue a empresas de este tipo es la organización del trabajo. Así, estas plataformas hacen que sus trabajadores

provean la mayor cantidad del capital y la mayoría de los costos de producción del servicio a realizar a excepción del mantenimiento del aplicativo. Además, el intermediario se encarga de supervisar a quienes ofrecen el servicio utilizando mecanismos de control basados en la tecnología (Stanford, 2017).

Adicionalmente, la mayoría de estas plataformas, como Uber o Airtasker utilizan un sistema de "calificaciones" para desarrollar perfiles de rendimiento, subcontratando la valoración del producto final a los clientes (Stanford, 2017). En ese sentido, otro punto fundamental al aproximarnos a estas plataformas es observar cómo se constituyen las relaciones de producción y cómo se articulan los actores involucrados (Gandini, 2018; Rosenblat, 2018). Así, el trabajador, pese a ser "independiente", está trabajando para que la empresa, finalizado el servicio, pueda apropiarse de un porcentaje del precio de su trabajo, el cual debe cumplir con una serie de requerimientos. De esta manera, de acuerdo con Gandini (2018) y Rosenblat (2018), la plataforma y los algoritmos obtenidos a través de la información facilitada han logrado transformar la manera en la que se organiza el trabajo. Para Gandini (2016) las plataformas actúan como el medio dentro del cual se establece la relación capital-trabajo, en tanto la relación entre ese trabajador y ese consumidor no se daría sin la existencia previa de las mismas.

Así, Rosenblat (2018) explica que la plataforma intermediaria se vuelve fundamental en la realización del servicio mismo, en tanto es la que organiza y vigila el trabajo y, a diferencia de sus predecesores, ayudan a mejorar la eficiencia técnica del proceso de producción para la empresa sin visibilizar los procesos detrás del mismo (Rosenblat, 2018). De esta manera, si bien hay plataformas en las que los precios son negociados con el cliente, o es este el que asigna el valor del trabajo que demanda; una buena cantidad de plataformas tiene el monopolio de la información requerida para la asignación de precios, y el trabajador solo puede aceptar o denegar. Además, las plataformas poseen sistemas de calificación para evaluar el desempeño de los trabajadores afiliados a la misma, externalizando el proceso de evaluación que le correspondería tradicionalmente a la empresa contratante, hacia los clientes, ahorrando dichos costos.

En ese sentido, específicamente en el caso de las plataformas de taxi, estos incorporan sistemas de retroalimentación, clasificación y calificación al trabajador, los cuales funcionan como reguladores de la interacción social entre el conductor y los

consumidores/pasajeros. Así, junto con el trabajo concreto de transporte que debe realizar el conductor, en una gran cantidad de plataformas la ejecución del servicio se da en el marco de un sistema directo o indirecto de retroalimentación, clasificaciones y/o calificaciones que construyen un conjunto de datos facilitados por el consumidor (Keung Chan, 2019). En consecuencia, Gandini (2018) argumenta que la existencia de estos sistemas de retroalimentación impulsa diversas formas de trabajo emocional como resultado del monitoreo constante, y que este trabajo emocional se traduce en puntuaciones acerca de la reputación del conductor, información que es utilizada por los consumidores para evaluar la confiabilidad de este.

Así, la literatura plantea que estas plataformas de taxi ejercen una forma muy particular de control sobre la realización del trabajo, en contraste con las narrativas de autonomía de los conductores y la naturaleza de la relación laboral. Como dice Gonzales De Rivera (2019), aplicaciones como Uber ejercen no solo un control centralizado sobre cada detalle del servicio, sino que “aportan un grado mínimo de transparencia a los conductores y usuarios sobre los detalles del servicio” (Gonzales De Rivera, 2019, 142). Así, el autor sostiene que el control se ejerce principalmente de dos maneras: control del desempeño y control de precios. Estas formas de control del proceso de trabajo cuestionan no sólo la flexibilidad del trabajo, sino la figura del contratista independiente que es tan difundida respecto a estas plataformas.

En relación con el control del desempeño en el trabajo, en un mercado que ofrece actividades de baja calificación y tiene una basta oferta, la competencia entre trabajadores sería utilizada por la plataforma como un recurso que permite regular la manera en la que el trabajo es ejecutado. Keung Chan (2019) analiza el caso de Uber y concluye a) que la tecnología digital y los algoritmos se utilizan para estructurar relaciones corporativas desiguales y b) que Uber se empodera a través de asimetrías de información y poder para efectuar condiciones de control suave sobre los conductores (Keung Chan, 2019). Así, el autor introduce el concepto de "juego de calificación" para describir cómo el sistema de calificación de Uber da forma a las expectativas de los conductores sobre encuentros de servicio y prácticas laborales a través de procesos de vigilancia y normalización (Keung Chan, 2019). Esto se daría gracias al sistema de calificación que ofrece dicha plataforma, que genera que los conductores normalicen la vigilancia y se “auto disciplinen” sin coerción y orienten su trabajo a la maximización de sus calificaciones.

Sumado al control del desempeño, las aplicaciones determinan cuánto dinero se pagará en función de factores como tráfico, disponibilidad de otros conductores, hora, entre otros; datos que son aportados por los consumidores de manera indirecta (Gandini, 2018: 8). Dicho esto, a diferencia de plataformas de freelance, donde el valor de una actividad es determinado por el cliente a partir de una serie de parámetros, en Uber y Deliveroo el precio es asignado sobre la base de datos inaccesibles para los conductores. Así, pese a ser “independientes”, no pueden establecer o negociar los precios. Por ende, estos mecanismos mencionados, tanto el control de precios como el uso de mecanismos de calificación, son formas “suaves” de control sobre los trabajadores sin contratarlos directamente.

Por otro lado, hay una sección de la literatura sobre las plataformas que se han centrado en la relación laboral que se establece entre plataforma y el trabajador, así como en el impacto que han tenido estas sobre quienes realizan el servicio. Además, frente a una forma de contratación ambigua, flexible y con ausencia de garantías, resulta importante ver cómo los trabajadores responden. Así, en esta línea han surgido recientemente estudios no solo de Estados Unidos y Europa, sino también investigaciones en países de Latinoamérica a la luz de los retos y debilidades de estas plataformas para garantizar condiciones de trabajo dignas.

Por un lado, Vallas (2018) explica la narrativa de “libertad y autonomía” que promueven este tipo de plataformas no es tan real como parece. El modelo de trabajo “justo a tiempo” genera que los trabajadores sean contratados para tareas puntuales, en contraste con los contratos a plazo fijo. Asimismo, aunque las empresas no son legalmente empleadoras, sí se reservan el derecho de controlar la producción y ejecución del servicio, por lo que cuentan con una infraestructura de evaluación, regulan los precios, pueden sancionar el desempeño, etc. También, en el caso de los choferes o motorizados, son redefinidos legalmente como contratistas independientes, por lo que no solo deben usar su propio equipo y cubrir los costos operativos, sino que ellos son responsables de los impuestos, los costos laborales y no poseen un seguro u otros beneficios que un trabajo estable podría garantizar (Vallas, 2018; Gonzales de Rivera, 2019).

En ese sentido, esta forma de contratación ha generado múltiples consecuencias para los trabajadores de dichas plataformas asociados a la precarización del trabajo. Así, Ashford (2018) realiza un estudio en donde señala cinco

cambios sustanciales para los trabajadores en el mundo de la Economía Gig. En primer lugar, los trabajadores de este modelo de trabajo, al ser independientes y trabajar a destajo, padecen de inestabilidad financiera e inseguridad laboral. En segundo lugar, el alto nivel de autonomía genera lo que Ashford denomina como “estrés financiero”, debido a que los resultados ya no dependen de la adecuación a instrucciones específicas, sino de su adaptabilidad a condiciones más allá de su control. En tercer lugar, los trabajadores no tienen trayectorias profesionales claras, lo cual genera mayor imprevisibilidad; además, hay un nivel alto de transitoriedad laboral. Finalmente, Ashford afirma que, al ser un servicio realizado físicamente lejos de otros trabajadores, genera que carezcan de fuentes de apoyo y produce desafíos relacionales (Ashford, 2018). Así, la incertidumbre a la que se someten los trabajadores en la actualidad, la inestabilidad y las expectativas a corto plazo son consecuencias frecuentes de esta forma de trabajo “precario” (Stone, 2004).

Por otro lado, diversos autores han explorado experiencias de resistencias en la Economía Gig tanto en el Norte Global como, más recientemente, en el Sur. Como se mencionó antes, la literatura ha sido en su mayoría anglosajona, concentrándose en los eventos del Norte; sin embargo, recientemente y, particularmente con la expansión de las plataformas de delivery, han empezado a surgir más investigaciones sobre las experiencias en Latinoamérica.

En el caso de occidente, Minter (2017) analiza un caso particular en el cual los trabajadores de la empresa Airtasker, una plataforma digital que conecta a clientes con personas que brindan servicios variados, lograron organizarse junto al sindicato Unions New South Wales (NSW) para exigir derechos mínimos en Australia. Así, la autora nos relata cómo se logró que se cumplan estándares mínimos dentro de las actividades de la plataforma: pago mínimo, seguridad, seguros y resolución de disputas. De esta manera, vemos que los trabajadores en plataformas generan diferentes estrategias para enfrentarse a las condiciones de trabajo. En esa misma línea, otro estudio realizado por Wood (2019) para una plataforma de servicios de freelance en línea en el Sudeste de Asia y África Subsahariana encontró que los trabajadores que trabajan en estas plataformas dependen de una red de relaciones interpersonales de confianza previa y que muchos trabajadores recurrieron a redes interpersonales de amigos, familiares o conocidos locales para disminuir riesgos y

costos frente a un mercado altamente competitivo, lo que dificulta la contratación para gente con poca experiencia (Wood, 2019).

Para el caso latinoamericano, resulta necesario incorporar variables adicionales, como es el fenómeno migratorio. Así, en Argentina, Negri (2020) narra la experiencia de los repartidores de delivery, los cuales se afilian masivamente en el año 2018 mientras el país atravesaba una recesión económica y sus indicadores laborales se deterioraban. Por este motivo y tras las olas migratorias de venezolanos, aplicativos como Rappi y Glovo concentraron rápidamente a trabajadores desempleados. Así, la autora encontró que ese mismo año trabajadores de ambas empresas se movilizaron por varios meses, creando la Asociación de Personal de Plataformas (APP), la cual se organizó a través de grupos de WhatsApp creados por los repartidores. Finalmente, también encontró que la similitud de su trabajo crea un sentido de identidad común, así como el hecho de que la mayoría sean migrantes (Negri, 2020; 47).

Similarmente, Sánchez y Maldonado (2020) encontraron que las plataformas de reparto se han constituido como una de las principales fuentes de subsistencia de la población migrante en Colombia. Así, pese a un contexto poco favorable para la protesta, se han evidenciado diferentes procesos de movilización por el reconocimiento legal de los derechos de los repartidores digitales. Los hallazgos de los autores muestran que entre 2016-2020 se han documentado 19 eventos de protesta por parte de los repartidores, reclamando el reconocimiento de compensaciones y, posteriormente, más derechos laborales. Dentro de los repertorios de lucha, se han utilizado desde movilizaciones pacíficas hasta la quema de las maletas que usan para los repartos, o el recurso del paro. Además, se ha conformado el Movimiento Nacional de Repartidores de Plataformas Digitales (MNRPD) como un actor clave en la movilización.

Para concluir, es importante mencionar que, a partir de la literatura acerca de la Gig Economy, podemos inferir que las plataformas de taxi tienen sus especificidades, debido a que es un trabajo que se realiza en el momento y en la calle. Particularmente, debido a los mecanismos de vigilancia y control del trabajo expresados en un sistema de calificaciones y reputación; los conductores muchas veces se ven forzados a incorporar formas de gestión emocional durante el servicio, siendo controlados por un tercero pese a no ser considerados más que colaboradores.

Asimismo, el monopolio de la información y datos que se utilizan para asignar los precios lo tiene la empresa, por lo cual los conductores no tienen realmente incidencia en la asignación de tarifas. Finalmente, a diferencia de los trabajadores digitales o por freelance, al Uber liberalizar el mercado de transporte urbano en auto, no solo evitan contratar a los conductores, sino que se saltan los costos laborales como licencias y seguros (Gonzales De Rivera, 2019), mientras a la vez omiten cualquier responsabilidad frente a la inseguridad automotriz y ciudadana. De esta manera, los conductores de taxi están diariamente expuestos a agresiones por parte de los pasajeros, robos, pasajeros intoxicados, accidentes de tránsito, entre otros (Almoqbel & Wohn, 2021).

1.2.5. El fenómeno de la “Uberización”: Choques y resistencias

Habiendo hecho un recorrido a lo largo de algunos debates y hallazgos alrededor de la Economía Gig y, específicamente, sobre las plataformas de servicio de taxi, resulta pertinente exponer brevemente algunos casos del proceso de inserción de estas plataformas en Latinoamérica. Como se ha podido observar en las noticias de diversos países como Colombia, Chile, Argentina, Costa Rica o México; el ingreso de aplicaciones como Uber no ha estado exento de conflictos y protestas -organizadas por gremios locales de taxistas⁸⁹¹⁰-. En ese sentido ¿Cómo se ha desarrollado el servicio de taxi tradicional en América Latina? En el presente acápite se realizará un breve recorrido a lo largo de las experiencias del servicio de taxi tradicional y por aplicativo en los países de Argentina, México y Colombia, de tal manera que nos permita situar y problematizar el caso limeño.

En el caso de Argentina, el servicio de taxi se encuentra fuertemente regulado por parte de los gobiernos provinciales. En general, el taxi -taxi independiente, radio taxi y remisero- puede caracterizarse como un mercado que cuenta con barreras de entrada por medio del otorgamiento de permisos expedidos por la Dirección de Transporte municipal, una regulación de tarifas para los servicios de taxi y remisero, y un control de calidad que especifica estándares mínimos que deben reunir las unidades de transporte a los fines de cumplir con el servicio prestado (Sartori, 2006). De igual manera, los taxistas que laboran dentro de las empresas tienen derecho a

⁸ <https://semanariouniversidad.com/pais/taxistas-contra-uber-el-conflicto-que-se-colo-en-las-protestas/>

⁹ <https://www.iproup.com/economia-digital/15942-taxis-dicen-no-a-uber-las-razones-de-los-gremios>

¹⁰ <https://www.elmostrador.cl/noticias/multimedia/2018/07/30/gremio-de-taxista-se-moviliza-en-protesta-contra-la-denominada-ley-uber/>

exigir jubilación, indemnización por fallecimiento, pensiones por accidentes, entre otros derechos¹¹

Frente a este contexto de regulación centralizada, es importante mencionar que, dada la manera en la que el servicio ha sido estructurado y a que trabajan en paraderos fijos y a través de empresas, los taxistas comparten las mismas largas jornadas laborales, son sujetos que tienen prácticas comunes y han llegado a organizarse políticamente. En ese sentido, el Frente de Unidad Taxista, la Sociedad de Propietarios de Automóviles con Taxímetro, el Sindicato de Peones de Taxi, la Federación Nacional de Peones de Taxi, la Federación Nacional de Propietarios de Taxi, son algunas de las organizaciones que existen en Argentina alrededor de las diferentes modalidades de trabajo en el servicio de taxi. Estos gremios no solo se dedican a defender los derechos de los taxistas, sino que realizan capacitaciones e incluso participan en el desarrollo de políticas públicas y programas junto con las instancias municipales para tratar temas como seguridad vial o el uso de tecnologías.

De esta manera, cuando las aplicaciones ingresan al país, ya existía una base fuerte y cohesionada que buscó expulsar a esta forma de competencia. Frente al ingreso de estas aplicaciones, el Sindicato de Peones de Taxi de diferentes regiones de Argentina se manifestó durante largas jornadas de lucha. Así, resalta el nombre de dirigentes como Omar Viviani, quien aseguró en el 2019 que ya llevaban 62 denuncias judiciales contra Uber y que estas aplicaciones habían generado el cierre de empresas locales¹². Al igual que en otros países, el principal argumento de estos grupos de taxistas para oponerse a Uber y otras aplicaciones era que se constituían como una forma de competencia desleal, quitándoles su clientela sin formalizarse¹³. Así, a inicios del año 2023, el juez Víctor Trionfetti, a cargo del juzgado en lo Contencioso Administrativo, Tributario y de Relaciones de Consumo N°15 de CABA, estableció que Uber "viola numerosas regulaciones", declarando su ilegalidad¹⁴.

¹¹ En la página del Sindicato de Peones de Taxi de Argentina se pueden revisar algunos de los beneficios obtenidos: <http://www.spt.org.ar/>

¹² Séptima jornada de protesta de los taxistas con cortes de calles contra Uber y Cabify: <https://www.telam.com.ar/notas/201911/406605-septima-jornada-de-protesta-de-los-taxistas-con-cortes-de-calles-contra-uber-y-cabify.html>

¹³ Es importante resaltar que en otros países de América Latina (Argentina, México, Colombia, Chile), Uber no permite la afiliación de vehículos con placa de taxi. En Chile sólo se permitió a partir de la pandemia; no obstante, no es una modalidad regular.

¹⁴ <https://www.ambito.com/negocios/uber-la-justicia-portena-fallo-contra-y-la-declaro-ilegal-la-ciudad-n5768916>

En el caso de Ciudad de México, el servicio del transporte público de servicio de taxi se agrupa en organizaciones de radiotaxis, asociaciones taxistas, taxistas independientes y taxis "piratas". En una investigación realizada en la E.S.C.A Santo Tomás del Instituto Politécnico Nacional de México, se encontró que existen un total de 104,694 taxis legales y 22,000 taxis ilegales o "piratas"¹⁵. Asimismo, el servicio presenta otras problemáticas similares a las de Lima. Como indica Berrones (2010), la desregulación del sector, la crisis económica y la falta de empleo durante la década de los 90's hicieron que muchas de las liquidaciones de empleados se invirtieran en vehículos o concesiones de servicio de transporte público, incrementando el número de prestadores del servicio y provocó un desequilibrio en el sector (Berrones, 2010).

Sin embargo, de todas maneras, el servicio de taxi en México tiene marcadas diferencias con el taxi en Lima. Para comenzar, la proporción de informalidad al interior del servicio es bastante menor. Asimismo, actualmente existen taxímetros y equipos de radiocomunicación, los cuales se han ido actualizando durante los últimos años (Ávalos, 2009). Además, una diferencia significativa es la presencia de gremios de Taxi, los cuales se organizaron y siguen organizándose frente al ingreso de Uber. En ese sentido, en mayo de 2015, cientos de taxistas se pronunciaron a través de protestas para exigir a las autoridades que prohíban ese servicio de transporte. Además, durante los últimos años, Uber se ha encontrado en conflicto en las 3 áreas metropolitanas más importantes del país (Ciudad de México, Guadalajara y Monterrey).

Como consecuencia, en Ciudad de México, las autoridades decidieron realizar un debate público sobre el servicio que brindaba Uber y Cabify en el que participaron los gremios y asociaciones de taxis (transporte público de pasajeros concesionado). Como resultado, Ciudad de México fue la pionera en las jurisdicciones orientadas a regular las operaciones de las plataformas digitales intermediarias del transporte unipersonal. Las normas dictadas destacan por exigir aportaciones, póliza de seguro y registro ante autoridades fiscalizadoras¹⁶. Asimismo, a partir del 2019, los taxistas de aplicación deben solicitar una licencia especial, llamada Licencia E1.

En el caso de Colombia, el servicio de prestación taxi es un servicio público regulado de acuerdo con los requisitos del Decreto No 172 de 2001 "Por el cual se

¹⁵ https://www.mce2.org/newsletter/nwsltr_2/espaniol/taxidivers.htm

¹⁶ <https://lexlatin.com/reportajes/ley-uber-regular-aplicaciones-transporte-america-latina>

reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi". Así, solo las empresas que sean habilitadas por la autoridad tienen la facultad de prestar el servicio por medio de vehículos vinculados a empresas y que se encuentren registrados y matriculados (Narváez & Arrieta, 2018). Asimismo, para poder ejercer el servicio, se deben presentar varios datos, como la descripción de la estructura organizacional de la empresa y de la experiencia de la persona, o la relación del equipo de transporte propio, de socios o de terceros, con el cual se prestará el servicio (Velandia, Pinzón & Peñaranda, 2020). Además, los taxistas deben contar con una tarjeta de operación vigente que debe renovarse anualmente.

No obstante, al igual que el caso limeño, también existen diferentes problemas en el servicio. En el caso de Bogotá, por ejemplo, se presentan diferentes problemáticas en torno al uso de taxi, como conductores que transitan en horas prohibidas y no obedecen a los agentes de tránsito, pocas empresas que acaparan a la mayoría de los afiliados, entre otros. (Observatorio de Movilidad, 2017). Igualmente, como afirman Cabezas y Rincón (2016), existe un desconocimiento de todas las partes que se encuentran involucradas en el servicio, partes que no son reconocidas por las autoridades. Tal es el caso de las empresas y las administradoras de taxi -los propietarios de los vehículos-, quienes ejercen control sobre los conductores y los fuerzan a trabajar en diversas condiciones que dejan vulnerable al conductor, similar a como ocurre en Perú (Cabezas y Rincón, 2016; 37).

Sin embargo, contrario a lo que ocurre en Lima, Rodríguez y Acevedo (2012) explican que, antes del ingreso de las aplicaciones de taxi, ya existían protestas de taxistas en torno a las condiciones laborales -horarios, la falta de seguridad y garantías laborales, demostrando el nivel de articulación entre los taxistas frente a los problemas en el sector (Rodríguez & Acevedo, 2012). Así, para lidiar con las condiciones de trabajo desfavorables para los taxistas, se han conformado organizaciones y gremios de taxistas como es el caso del sindicato de SINALTAX y CONFENALTAX, asociaciones de propietarios y conductores; entre otros gremios pequeños y sindicatos regionales. En este contexto, Uber entra a las principales ciudades de Colombia -Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla- con más fuerza desde el año 2015. Frente a ello, Narváez y Arrieta (2018) sostienen que los gremios de taxistas se han manifestado en contra del modo de operar de Uber, argumentando que hay una

competencia desleal al operar sin estar reconocidos como una empresa de transporte y no estar sometidos al pago de impuestos o regulación (Narváez & Arrieta, 2018).

Así, al contar con gremios y organizaciones de taxistas, estos se encargaron de convocar a marchas y protestas con el objetivo de expulsar a Uber. De esta manera, se consiguió un histórico fallo en el año 2019 ante la Superintendencia de Industria y Comercio, en el que es concedida la razón a este gremio por cuenta de la configuración de argumentos de competencia desleal en la modalidad de desviación de clientela, logrando que fuera desactivada la plataforma UBER de manera inmediata. No obstante, Uber regresa a operar en el país en menos de dos meses, con una modalidad que se denomina arrendamiento de vehículo (Velandia, Pinzón & Peñaranda, 2020).

1.2.6. El servicio de taxi y las aplicaciones: El caso limeño

Habiendo revisado brevemente otros casos de Latinoamérica, podemos rescatar dos ideas importantes. Por un lado, la normativa en otros países se ha encontrado orientada a organizar el servicio de taxi, lo cual ha generado que la prestación de este se controle de manera centralizada, separando el taxi en empresas, remisse y taxis independientes; y permitido que se conformen gremios de taxistas con el objetivo de mejorar sus condiciones de trabajo. En segundo lugar, con el ingreso de los aplicativos, ha habido experiencias en otros países en donde taxistas organizados se han manifestado con el objetivo de expulsar o regular estas aplicaciones al percibir las como una forma de competencia desleal. Así, los taxistas tradicionales han logrado algunas victorias, como la salida de Uber de Colombia en el 2020 (aunque poco después reingresa), la ley Uber en Chile, la regulación de esta en Brasil, entre otros.

Dicho esto, en Lima, pese a haber más de 150 mil taxistas, no ha habido un caso similar. Así, nos preguntamos ¿cuáles son los motivos por los que no ha existido manifestación alguna? -más allá de la marcha del 2016¹⁷ que surgió de manera espontánea- ¿En qué ha consistido el marco regulatorio peruano vinculado a la prestación del servicio de taxi y cuáles han sido los efectos prácticos del mismo? Para abordar estas preguntas haremos un breve recorrido preliminar sobre el desarrollo del servicio de taxi en Lima, servicio que, en palabras de Figari (2006), se ha encontrado

¹⁷ <https://diariocorreo.pe/peru/facebook-taxistas-limenes-protestan-contra-uber-video-y-fotos-695648/>

tradicionalmente desregulado, limitando la organización del servicio de taxi de manera eficiente.

En la actualidad, la oferta de transporte en Lima se compone de combis, microbuses, autobuses estándar, autobuses articulados (Metropolitano), taxis, colectivos y una línea de metro (Línea 1 del Sistema de Metro de Lima). Sin embargo, en contraste con otros países latinoamericanos que cuentan con sistemas integrados de transporte público más completos y en donde el servicio de taxi es más organizado; en Lima el servicio de taxi se encuentra desregulado en la práctica (Cuervo, 2017; Figari, 2006). De acuerdo con Lima Cómo Vamos, la Municipalidad Metropolitana de Lima tenía registrados 88,540 taxis con permiso válido al año 2015. Sin embargo, según estimaciones del año 2014 de la misma institución, se calcula que en la ciudad existen alrededor de 200,000 taxis, lo cual implica que muchos operan de manera informal (53%) (Lima Cómo Vamos, 2015). Además, para el 2019, se estima que existían al menos 68 mil taxis informales sólo en Lima Metropolitana¹⁸.

En ese sentido, hoy en día la oferta de taxis en Lima se divide en dos categorías: taxis registrados y taxis no registrados. Los registrados se dividen a su vez en taxis independientes, taxis de estación y taxis *remisse*¹⁹; sin embargo, estos se enfrentan diariamente a la desventaja frente a los taxis “*informales*”, debido a que hay una gran oferta que excede a los taxis registrados, generando un alto grado de competencia. Según Alfonso Flórez, ex gerente de Transitemos, cerca de 100.000 de las unidades corresponden a la sobreoferta de este mercado²⁰. Entonces, si al fenómeno de la “*informalidad*” le agregamos la inexistencia de barreras de acceso legales (Figari, 2006), junto con una sobreoferta automotriz; nos enfrentamos a un servicio de taxis bastante particular.

Otro punto relevante respecto al servicio de taxi en Lima es que, hasta el año 2022, este se encuentra regulado bajo la Ordenanza N° 1684. En ella se establecía que el servicio de taxi podía ser provisto libremente en la ciudad de Lima, siempre y cuando el vehículo se encontrara autorizado por la Municipalidad. Además, a diferencia de otros países latinoamericanos como Chile o Argentina, en el Perú los

¹⁸ <https://larepublica.pe/economia/2019/06/22/hay-mas-de-68-mil-taxis-informales-solo-en-lima/>

¹⁹ Actualmente, con la aprobación de la de actual ordenanza N.º 162-2023-ATU/PE, sólo existen taxis independientes y taxis ejecutivos. Sin embargo, esta ley tiene 1 año para que los taxistas se adecuen a las medidas implementadas.

²⁰ <https://elcomercio.pe/lima/taxis-compartidos-nueva-opcion-transporte-lima-211933-noticia/>

precios son fijados por el “mercado” debido a la inexistencia de Taxímetros. Cabe resaltar que entre 1985 y 1986 la SMTU ordenó la inscripción de los taxis en Lima, para así instalar taxímetros, aunque la disposición falló (Dall’Orto, 1989)

Si nos remontamos a los años 90, debido a políticas de libre importación de toda clase de vehículos usados, la apertura del mercado y el desempleo, entre 1990 y 2000, el parque automotor de la ciudad de Lima se duplicó de 397,000 unidades a 776 000 unidades y muchos vehículos se desempeñaron como taxis durante esos años (Figari, 2006: 110). Así, como comentó Rodríguez Cuba en su libro “De profesional a taxista”, durante ese período se dio un fuerte desajuste entre formación y ocupación, y por la ampliación de la educación y la falta de trabajo, muchos profesionales se vieron en la necesidad de recurrir a trabajos no especializados, entre ellos, el taxi (Rodríguez Cuba, 1995). Ese factor, sumado a la ausencia de barreras de acceso legales y los costos bajos costos de ingreso, generaron que mucha gente desempleada vea en este servicio una oportunidad de trabajo, fenómeno que aún persiste en el tiempo para muchos taxistas limeños que trabajan usando vehículos propios o alquilando uno para poder trabajar²¹.

Frente a este contexto es que aparecen las primeras aplicaciones de taxi en Lima. En Lima, Easy Taxi, actualmente integrada a Cabify, fue la pionera en la ciudad, siendo seguida por Uber, que ingresa a Lima en el 2014, y Taxi Beat, que llega el mismo año. El ingreso de estas aplicaciones significó un cambio en la manera en la que se usaba el servicio, pues frente a un contexto supuestamente “caótico”, estos aplicativos se presentaban como una opción “confiable” a la opinión pública. Sin embargo, esta modalidad no ha estado exenta de problemas, como la delincuencia e inseguridad (Armas Morales, 2017). Además, en comparación con países como Estados Unidos, donde los taxistas de los aplicativos cuentan con distintivos que los identifican frente al usuario, los vehículos de taxi por aplicación no están señalizados en Lima. Así, son indetectables a menos que el cliente identifique la placa²². Esto, además de ser un factor de riesgo para el consumidor, fortalece la idea del conductor como “autónomo”.

²¹ De acuerdo con un artículo publicado en El Comercio, el 70% de conductores de taxi trabajan con autos alquilados <https://elcomercio.pe/economia/peru/en-lima-hay-alrededor-de-230000-vehiculos-que-se-usan-para-taxi-leasy-sao-paulo-espana-ecuador-taxi-por-aplicativo-uber-rappi-bcp-maf-ncze-noticia/?ref=ecr>

²² <https://www.uber.com/pe/es/drive/lima/vehicle-requirements/>

Asimismo, otro punto fundamental a tomar en cuenta es que, hoy en día, miles de taxistas de estas plataformas son taxistas formales, en lugar de conductores particulares. Incluso antes de la pandemia, gran parte de los conductores de Uber y Taxi Beat eran taxistas registrados, cosa que no se repite en otros países de América Latina debido a las restricciones que existen en países como Argentina, Colombia o México. Sin embargo, en la actualidad, en el caso de Lima, tanto conductores con placa de taxi como conductores particulares pueden afiliarse a la aplicación libremente sin mantener ningún tipo de relación laboral con la empresa.

Por otro lado, frente a los casos de accidentes y delincuencia, ha habido iniciativas no concretadas de regular estos aplicativos. Uno es el caso del “Registro nacional de entidades administradoras de plataformas tecnológicas de intermediación del servicio de transporte especial-taxi”²³, el cual buscó regular los aplicativos creando un registro nacional de empresas a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; sin embargo, se aplazó por falta de presupuesto. Un punto por resaltar es que esta iniciativa se centró en garantizar la seguridad del cliente a través de un mejor consumo, más no abordó la perspectiva de los conductores. Además, mientras que a los taxistas formales de Lima se les exige pasar por revisiones, cumplir con capacitaciones y portar un carné para ser regulados por el Servicio de Taxi Metropolitano (SETAME); los conductores de Uber al margen esta normativa.

Finalmente, también es importante considerar que, en el caso limeño, no se han observado experiencias de manifestaciones o protestas por parte de los taxistas “tradicionales”. La única experiencia documentada fue una marcha ocurrida en el año 2016 en la costa verde, la cual se dio como respuesta al malestar de taxistas de empresas que no ganaron la licitación para ser la compañía de taxi oficial de la Feria Gastronómica Mistura. Sin embargo, no ha habido experiencias de resistencia orientadas a expulsar a Uber por parte de un conjunto organizado de taxistas. Más aún, es importante recalcar que en Lima no existen sindicatos de taxistas representativos, lo cual limita la posibilidad de organizarse frente a la llegada de estas aplicaciones.

²³ <https://rpp.pe/economia/economia/gobierno-observo-ley-que-regula-taxis-por-aplicativo-aprobada-por-el-congreso-noticia-1173126>

Habiendo expuesto preliminarmente el contexto en donde se sitúan estas plataformas, podríamos preguntarnos ¿Qué es lo específicamente propio de Lima con relación a este fenómeno? ¿Por qué no se han repetido experiencias similares de protesta, organización o resistencia frente a estas plataformas? ¿Cuáles han sido las consecuencias concretas para los taxistas “tradicionales” y cómo han experimentado el ser y hacer taxi a partir del ingreso de estas aplicaciones? El recorrido a lo largo de la literatura nos plantea diversos temas discutidos en la academia, como el control algorítmico, la flexibilización del trabajo, la construcción de procesos de resistencia, entre otros. ¿Cómo esto se aplica para Lima?

1.2. Conclusiones y problema de investigación

Luego de haber hecho una revisión acerca de la literatura sobre la Economía Gig y específicamente sobre las plataformas de taxi, conviene delimitar cuál será el problema de investigación. A partir de lo previamente expuesto, hemos visto que, en Europa y Estados Unidos, la sociología ha abordado el fenómeno de estas plataformas de trabajo a partir de diversas aristas, desde la plataforma misma, analizando la dimensión productiva y el control que esta genera, hasta el impacto en los trabajadores y sus condiciones laborales. En contraste, en América Latina la expansión de este fenómeno como objeto de investigación se ha dado más recientemente, particularmente enfatizando las estrategias de los trabajadores y resistencias que surgen en el marco de la masificación de los repartidores de delivery (Negri, 2020; Dinegro, 2020).

Así, frente a estos hallazgos, nos preguntamos ¿tenemos suficiente información para comprender el caso limeño? Los estudios realizados en Estados Unidos o Europa, donde los contextos normativos, legales, sociales y económicos son diferentes, e incluso en los países de América Latina, con un mercado de transporte con mayor regulación; no bastan para comprender las interacciones y dinámicas que surgen a partir de la irrupción de este modelo en un servicio que ya de por sí presenta bastante fluidez. En otros países, el ingreso de estos aplicativos se manifiesta como una modalidad de trabajo flexible, frente a un servicio público que es regulado por el estado. Sin embargo, Lima es un caso particular en Latinoamérica, debido a que el servicio de taxi presenta una problemática masiva de “*informalidad*”, hay una

sobreoferta de vehículos y de taxistas, y no existen gremios ni asociaciones representativas de taxistas organizados.

Frente a este panorama, conviene hacernos nuevas preguntas: ¿Cómo las plataformas impactan la forma en la que se organiza y realiza el trabajo? ¿cómo reaccionan los taxistas frente a la incorporación de las plataformas? ¿Por qué no han surgido experiencias visibles de resistencia como en otros países? ¿Qué relaciones han surgido en su lugar? Asimismo, tomando distancia de las experiencias en otros países de América Latina, resulta pertinente plantear la discusión sobre si este modelo de trabajo es realmente algo nuevo y novedoso en contraste con el servicio de taxi *de calle* tradicional, o si es la continuación de un modelo de trabajo que ya de por sí opera de manera desregulada y flexible. En ese sentido, la presente investigación busca contribuir al conocimiento sobre las plataformas de taxi en el sur global a partir del caso limeño, un ejemplo con las características ya mencionadas que, a lo largo de las siguientes páginas, nos invitará a reflexionar sobre los cambios, tensiones y continuidades que se construyen entre los taxistas *de calle* y los taxistas de aplicación.

1.3. Objetivos de la investigación y preguntas de investigación

Partiendo de lo dicho previamente y de las experiencias en otros países, la presente investigación plantea contribuir al conocimiento del trabajo en la Gig Economy a partir del estudio de las Empresas de Aplicaciones de Transportes (EAT) en la ciudad de Lima, un caso que consideramos de gran complejidad por sus particularidades contextuales. Así, frente a la aparente ausencia de antagonismo entre taxistas *de calle* y taxistas de aplicación, la incorporación masiva de taxistas *de calle* a estas aplicaciones, y dadas las condiciones de la organización del servicio de taxi en Lima; el objetivo principal es profundizar en la naturaleza de las relaciones que se establecen entre los taxistas *de calle* y de aplicación desde la llegada de estas plataformas a Lima en el año 2014.

Pregunta General

¿Cómo se han desarrollado las relaciones entre taxistas *de calle* tradicionales y taxistas de aplicación a partir de la incorporación de las Empresas de Aplicaciones de Transportes (EAT) a la actividad local desde el 2014?

Preguntas Específicas

1. ¿Cuáles han sido los cambios en la organización del trabajo de taxi en Lima desde la llegada de las aplicaciones?
2. ¿Cómo interactúan los taxistas *de calle* tradicionales y los taxistas de aplicación al ejercer su trabajo en el día a día?
3. ¿Cuál ha sido el impacto del uso compartido de un mismo medio de trabajo (las aplicaciones) en las relaciones que se construyen entre los taxistas *de calle* y de aplicación en Lima?

1.4. Argumento central

El argumento central que se sostendrá a lo largo de la presente investigación es que, “más allá de la aquiescencia y la rebeldía”, lo que se ha dado es un fenómeno que llamaremos *integración conflictiva*, un proceso mediante el cual taxistas *de calle* y taxistas de plataformas se han integrado progresivamente a partir del uso compartido de un mismo recurso: las aplicaciones; generando un nuevo escenario en el que coexisten taxistas de aplicación y *de calle*, formales e informales. Así, contrario al surgimiento de resistencias orientadas a grandes transformaciones expresadas en un antagonismo entre taxistas *tradicionales* y taxistas de aplicación, se ha propiciado el desarrollo preliminar conjunto de resistencias cotidianas, las cuales les permiten subsistir frente a un escenario que perciben como adverso e injusto para el taxista limeño. No obstante, este proceso de integración no ha sido armonioso y, al entrar en interacción sujetos de trayectorias tan diversas, los taxistas construyen fronteras simbólicas (Lamont & Molnár, 2002: 168), barreras invisibles evidenciadas en formas discursivas, sentimientos y acciones, las cuales limitan la conformación de objetivos comunes entre todos los taxistas y exacerbaban el carácter individualizado del taxista limeño

En ese sentido, lo específico del caso limeño es, precisamente, que a diferencia de otras experiencias en donde se han visto fuertes confrontaciones expresadas en un antagonismo entre taxistas tradicionales y las aplicaciones, en Lima, “más allá de la aquiescencia y la rebeldía”, lo que se ha dado es un proceso de *integración conflictiva*. ¿En qué consiste este fenómeno? Por un lado, hablamos de integración debido a que, por las condiciones contextuales y la ausencia de barreras de ingreso, no han existido restricciones para que taxistas *de calle* se unan a las aplicaciones de taxi, siendo hoy en día miles los taxistas con placa autorizada que también son

miembros de Uber, Didi o Cabify. Como consecuencia, los límites entre ambas modalidades se vuelvan más laxos y difusos, superponiéndose; y, producto de la necesidad, taxistas *de calle* y de aplicación desarrollan mecanismos conjuntos de resistencia cotidiana, orientados a mejorar sus oportunidades en un entorno que perciben como adverso.

Esta dimensión del fenómeno, la cual se sustenta en las condiciones contextuales, las instituciones – o ausencia de ellas- y las reglas de juego, la desarrollaremos en el Capítulo III, donde se profundizará en la manera en la que se organiza el trabajo de taxi en Lima, tanto el taxi de *calle tradicional*, como el de las aplicaciones. En ese sentido, se busca profundizar en las especificidades del contexto limeño con el objetivo de fundamentar que, producto de la forma particular en la que se ha organizado el taxi en la ciudad de Lima, tanto taxistas *de calle* como taxistas de aplicación se encuentran realizando hoy en día la misma actividad, integrándose a través del uso compartido de un mismo recurso: las aplicaciones.

Asimismo, como consecuencia de la llegada de las aplicaciones y a raíz de la coexistencia de estas con el servicio *de calle* tradicional, en el curso de las prácticas sociales situadas contextualmente se ha propiciado el desarrollo de mecanismos preliminares de resistencia cotidiana conjunta entre taxistas *tradicionales* y de aplicación. En el capítulo IV exploraremos estas expresiones de resistencias cotidiana, así como las limitaciones a la conformación de resistencias conjuntas de mayor envergadura que incluyan a todos los taxistas. Como se mencionó anteriormente, estas resistencias cotidianas no apuntan a una transformación sistemática o a expulsar a las aplicaciones, pues sirven como medio de trabajo en un contexto en el cual trabajar en la calle “*ya no rinde*”; sin embargo, sí permiten la subsistencia en el día a día. Así, algunas de las tácticas utilizadas son la creación de grupos de Facebook, chats de WhatsApp, la evasión a la autoridad y el intento de realizar “Apagones”.

Sin embargo, como se mencionó anteriormente, si bien no se ha construido un antagonismo entre taxistas *de calle* y de aplicación, consideramos que estamos frente a un proceso que también tiene carácter “*conflictivo*”. Con ello nos referimos a que, al entrar en interacción individuos de orígenes y trayectorias laborales tan diversas, sujetos quienes transitaban entre el servicio de taxi *de calle* y otros oficios, que fueron profesionales, estudiantes o que nunca trabajaron en otro rubro; se construyen

fronteras simbólicas (Lamont & Molnár, 2002: 168), construcciones subjetivas que limitan la conformación de objetivos comunes que integren a todos los taxistas. En ese sentido, por un lado, observamos que no se da un conflicto antagónico mayor entre taxistas *de calle* y de aplicación, y por el otro, vemos que producto de estas demarcaciones y de la necesidad inmediata, los taxistas no son capaces de construir agendas comunes pese a identificar problemas que afectan a todos los que conforman el rubro.

En el capítulo V exploraremos este aspecto de la experiencia de los taxistas limeños, enfocándonos en cómo, a partir de sus trayectorias laborales, los taxistas moldean su propia identidad y construyen fronteras simbólicas, las cuales limitan la conformación de resistencias conjuntas que respondan a los intereses colectivos de todos los taxistas, exacerbándose la ya existente desunión y el carácter individualizado del taxista limeño.



CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO Y METODOLÓGICO

2.1. Metodología

Para sostener el argumento planteado, las siguientes páginas se dividen en tres capítulos. En el capítulo III, se profundizará, a partir de los testimonios de 12 entrevistas realizadas, en las características del servicio de taxi *de calle* tradicional, así como en la historia y desarrollo de las aplicaciones de taxi. En el capítulo IV, se explorarán los mecanismos de resistencia cotidiana que los taxistas, tanto *de calle* como de aplicación, ponen de práctica para subsistir en un contexto que perciben como adverso. De esta manera, profundizaremos en cómo gestionan su día, en la creación de grupos de Facebook y de WhatsApp que integran a taxistas de todo tipo y en los mecanismos que tienen para evadir los operativos. Asimismo, ahondaremos en los intentos fallidos de realizar “apagones” y en el motivo por el cual este tipo de manifestaciones no han tenido éxito en Lima.

Finalmente, en el capítulo V se expondrán las trayectorias laborales y los hitos más importantes de las trayectorias de 11 taxistas, 7 de los cuales son taxistas con años de experiencia taxeeando en la calle -formales e informales-, y 4 taxistas que recién ingresan al rubro a partir de su paso por las aplicaciones. A partir de estas, se buscará identificar regularidades en dichas trayectorias, con el objetivo de analizar cómo estas influyen la manera en la que los taxistas se perciben a sí mismos y a el resto de las taxistas. De esta manera, profundizaremos en cómo el conjunto de sus experiencias previas moldea su propia identidad y la construcción de fronteras simbólicas. Finalmente, al profundizar en estas demarcaciones entre los taxistas, plantearemos que estas, sumadas a la necesidad inmediata que sobrellevan los taxistas, limitan la conformación de resistencias conjuntas que respondan a los intereses colectivos de todos, exacerbándose la ya existente desunión y el carácter individualizado del taxista limeño.

Así, esta investigación se circunscribe dentro de un enfoque interpretativista, puesto que se asume que “los seres humanos son agentes “significativos” y que el fin de los investigadores debe ser descubrir los significados que motivan sus acciones” (Della Porta y Keating, 2008: 37). Asimismo, se entiende que es imposible conocer un fenómeno social -en este caso, las relaciones que se construyen entre taxistas *de*

calle y de aplicación- sin considerar las percepciones que los individuos tienen. Así, esta investigación asume que los sujetos, al ser entrevistados, manifiestan en sus discursos un conjunto de ideas, expectativas y percepciones sobre sí mismos y sobre su trabajo; los cuales se construyen a partir del recorrido de estos a lo largo de sus experiencias -en el presente caso, la experiencia de ser taxista en Lima-.

2.1.1. Del enfoque biográfico al uso de trayectorias laborales

Durante las entrevistas exploratorias se encontró que los taxistas de ambas modalidades -*de calle* y aplicación- tienen experiencias muy diversas. Frente a ello ¿cómo abordar a un sujeto de estudio que, por las características mismas del trabajo, es sumamente heterogéneo? Por este motivo, para la presente investigación se optó por considerar un análisis que incorpore las trayectorias laborales de los sujetos con el objetivo de comprender a profundidad las relaciones que se construyen entre los taxistas de ambas modalidades, enfatizando no solo en cómo la dimensión contextual/estructural perfila las prácticas de los taxistas; sino en el conjunto de experiencias individuales que los anteceden y cómo estas influyen en las relaciones que los taxistas establecen entre sí. En ese sentido, asumimos que, a partir de la exploración de las trayectorias laborales de los taxistas, es posible enriquecer el análisis.

Los estudios que retoman la centralidad de las historias biográficas abarcan una variedad de dimensiones: trabajo, escolaridad, vida reproductiva, migración, movilidad social. Así, las trayectorias tienen una gran amplitud, por lo que es necesario, para la presente investigación, acotar el campo de observación a algún momento en particular: la trayectoria laboral. De acuerdo con Roberti (2011), los estudios realizados en Latinoamérica acerca de las trayectorias laborales “se han focalizado en el análisis de las posiciones sucesivas que las personas van ocupando en su trabajo a lo largo de sus vidas, o durante un periodo de tiempo determinado” (Roberti, 2011; 138). Así, la trayectoria se constituye como una perspectiva teórico-metodológica que pretende interpretar los fenómenos sociales a lo largo del tiempo.

De acuerdo con Frassa y Muñiz Terra (2004), la trayectoria laboral como estrategia metodológica se ha abordado en diversos estudios, tanto cuantitativos como cualitativos. En los cuantitativos, el concepto de trayectoria laboral hace referencia a la secuencia de categorías ocupacionales o de actividad que el individuo

en cuestión recorre a lo largo de un período delimitado. Así, se asocia a nociones como movilidad laboral o trayectoria ocupacional. En los estudios cualitativos, el concepto de trayectoria laboral es abordado como un entramado de experiencias que tienen una orientación y direccionalidad y, por lo tanto, se debe reconstruir el encadenamiento de sucesos considerando el conjunto de decisiones llevadas a cabo por los individuos (Frassa y Muñiz Terra, 2004: 53). Así, la idea central es, como ya se explicó, interpretar un fenómeno social a partir de la vida de los individuos en un período acotado, vinculando las determinantes contextuales-estructurales con las decisiones individuales.

Para la presente investigación, se optó por recurrir a entrevistas semiestructuradas, identificando los hitos más importantes en la vida laboral de 11 taxistas en cuatro momentos: a) antecedentes educativos, b) inserción laboral, c) transición y desempeño en el rubro del taxi, y d) expectativas laborales. Así, se enfatizó en las condiciones y decisiones que tomaron los entrevistados y cómo ello los llevó a la posición en la que se encuentran en la actualidad. Posteriormente, se buscó identificar regularidades, construyendo grupos basados en trayectorias y decisiones similares con el objetivo de contrastar cómo la heterogeneidad de experiencias moldea las relaciones que los taxistas *de calle* y de aplicación establecen entre sí.

2.1.2. Herramientas y selección de casos

a) Primera exploración

Como planteó Geertz (2006) hace ya varias décadas, “al momento de abordar un sujeto de estudio, el análisis penetra en el cuerpo mismo -es decir, comenzamos con nuestras propias interpretaciones de lo que nuestros informantes son o piensan que son y luego las sistematizamos-” (Geertz, 2006: 28). Así, si bien el proceso de investigación es uno mediante el cual se pretende reconstruir los marcos interpretativos, valoraciones y significados que los informantes o el grupo a observar tienen, el investigador está marcado por las prenociones con las que aborda a los sujetos.

Previamente a la primera exploración, el proceso de formulación del problema de investigación estuvo marcado por el conocimiento que se había obtenido previamente a partir de la literatura, conocimiento que se encontraba situado en otros

contextos y realidades sociales, y cuyos conceptos no fueron significativamente relevantes para los sujetos entrevistados. Este primer hallazgo fue de fundamental importancia, pues permitió replantear la presente investigación. Entonces, antes de proceder con las entrevistas a profundidad, se realizó una exploración preliminar, la cual consistió en cuatro entrevistas/conversaciones y varios días de recorrido en grupos de Facebook conformados por taxistas de diversas modalidades.

b) Entrevistas a profundidad

Una vez que se obtuvo una idea general de las problemáticas que los distintos taxistas identificaban, se procedió a realizar entrevistas a profundidad, específicamente, entrevistas semiestructuradas, con el objetivo de poder obtener información de dos elementos: Sus trayectorias laborales -hitos importantes en dicha trayectoria- y sus experiencias en las diferentes modalidades de taxi, enfatizando en sus discursos, percepciones, valoraciones y expectativas sobre el ser y hacer taxi.

Así, se diseñaron dos guías de entrevistas semiestructuradas. Una de estas fue aplicada a los taxistas que empezaron haciendo taxi *de calle* y que, con la llegada de las aplicaciones, deciden trabajar en las mismas. Esta guía estuvo compuesta de tres secciones. En primer lugar, se indagó en sus antecedentes al rubro de taxi, preguntando por su experiencia educativa, su inserción laboral y los diferentes empleos por los que transitó antes de llegar al rubro del taxi. Posteriormente, se profundizó en sus experiencias como taxistas *de calle*, enfatizando tanto en la manera en la que ejercía el trabajo como en la forma en la que entendía el ser taxista en dicho período. Finalmente, se le preguntó por su transición a las aplicaciones de taxi, sus motivaciones y expectativas.

La segunda guía de entrevistas fue aplicada a los taxistas que empezaron en el rubro a partir de su incorporación a las aplicaciones. Al igual que a los anteriores, se les pregunta por sus antecedentes laborales y los hitos importantes en la misma. En segundo lugar, se indagó en el conjunto de experiencias que surgen a partir de esa transición que realizan entre su anterior experiencia laboral y su vida como taxistas de plataforma. Finalmente, se profundizó en sus motivaciones y expectativas a futuro en el ámbito laboral.

b) Exploración virtual

Mientras se realizaban las entrevistas semiestructuradas al conjunto de entrevistados, los cuales fueron contactados a través de redes sociales, se procuró realizar una triangulación de la información obtenida haciendo fundamentalmente uso de datos complementarios obtenidos a partir de una exploración virtual en redes sociales. Específicamente, se exploraron dos grupos de Facebook llamados “CONDUCTORES DE UBER, BEAT, CABIFY, INDRIVER, DIDI, SATELITAL” y “TAXI ALERTAS” UNIDOS CONTRA LOS ABUSIVOS DE ATU, E INSPECTORES MUNICIPALES”, de 28400 y 31,625 miembros consecutivamente, los cuales se mantuvieron activos hasta el año 2022. En estos grupos, taxistas de todo realizaban publicaciones, anuncios y comentarios; en los cuales difundían información sobre el rubro, realizaban preguntas y recomendaciones, y, asimismo, discutían y bromeaban todos los días.

Así, esta exploración virtual nos ayudó a profundizar y verificar algunos de los puntos que las entrevistas abordaron. Si bien las entrevistas ayudan a conocer las percepciones y valoraciones de los sujetos, estos están siempre influenciados por la relación social producto del encuentro entre investigador y entrevistado. Por este motivo, se realizó una exploración sobre la actividad de los miembros en este grupo de Facebook, de tal manera que se pudiera observar libremente el intercambio de ideas, percepciones y opiniones que los diferentes taxistas manifiestan al no existir ningún intermediario. De esta forma, también, se puede verificar si existen disonancias entre la información que los entrevistados brindan y las prácticas de estos.

d) Selección de casos

El número de casos utilizadas para la presente investigación es de 12 entrevistas semi estructuradas de 1-2 horas dependiendo del caso, 4 entrevistas exploratorias, y la exploración de los grupos de Facebook “CONDUCTORES DE UBER, BEAT, CABIFY, INDRIVER, DIDI, SATELITAL” y “TAXI ALERTAS” UNIDOS CONTRA LOS ABUSIVOS DE ATU, E INSPECTORES MUNICIPALES”. De las 12 entrevistas semiestructuradas, 4 son taxistas que se iniciaron en el rubro del taxi a partir de su ingreso a los aplicativos, 7 son taxistas *de calle*²⁴ con experiencia previa que se incorporaron a las aplicaciones -formales e informales- y 1 es una entrevista a

²⁴ Por simplicidad, a los 7 entrevistados que tuvieron experiencia de años taxeano en la calle, pero que luego se ven en la necesidad de ingresar a las aplicaciones, se les llama “taxistas de calle”. Esto, sin embargo, no implica que sólo hagan taxi de calle, sino que empezaron así.

un dirigente de un gremio de taxistas independientes formales (Sindicato Gremio De Chóferes Profesionales Del Taxi – SIGTAP). Así, para seleccionar los casos se recurrió a escribirle a los diferentes miembros que mostraban actividad constante en el grupo, de los cuales sólo un aproximado del 7% respondió. Además, en el grupo de Facebook se realizó un seguimiento del contenido de las fotos, comentarios, publicaciones y discusiones.

2.1.3. Limitaciones metodológicas

Para finalizar este apartado, es importante mencionar que, en el proceso de recojo de información, se han presentado algunas limitaciones metodológicas. En primer lugar, es importante mencionar que, a raíz de que el trabajo de campo tuvo que ser realizado durante los meses de enero a marzo del año 2021, en el período comprendido durante la segunda cuarentena decretada por el Estado peruano para lidiar con la pandemia global de COVID-19, todas las entrevistas fueron realizadas por vía telefónica en lugar de ser hechas presencialmente. Asimismo, una posibilidad fue realizar las entrevistas por videollamada; sin embargo, muchos de los entrevistados sólo tenían tiempo durante sus momentos de ocio, momentos en los que se encontraban fuera de su hogar o descansando en sus vehículos. Dicho esto, si bien se cuenta con la información necesaria para responder a las preguntas de investigación planteadas, se omite la riqueza de la interacción presencial.

Asimismo, otra limitación metodológica para abordar dicho fenómeno fue que, a diferencia de los estudios de caso -los cuales tienen un grupo de sujetos más delimitado-, la presente investigación pretendía abordar a un grupo sumamente heterogéneo. Asimismo, los taxistas, a diferencia de otros sectores, no se encontraban anclados a un espacio fijo, sino que estaban en constante desplazamiento. En consecuencia, los casos tuvieron que ser seleccionados a partir de la exploración realizada en un grupo de Facebook. Por ese motivo, es de esperar que la muestra presente cierto sesgo con respecto a los entrevistados que decidieron participar.

2.2. Marco Teórico

El siguiente apartado consiste en explicar las premisas y conceptos que serán utilizados como referentes en esta investigación. En el primer acápite, se explicarán algunas de las premisas teóricas que nos acompañarán y serán transversales a lo

largo de los siguientes capítulos. En primer lugar, se hará un breve recorrido a lo largo de algunos debates acerca de la relación entre acción y estructura en el proceso de trabajo. Asimismo, se discute sobre la importancia de introducir una mirada que revalorice la praxis, siguiendo la propuesta de Giddens (1995). En segundo lugar, se introducen algunos autores que criticaron los esquemas ocupacionales tradicionales y que, por el contrario, nos invitan a profundizar en las diferencias al interior de estas categorías tradicionalmente estáticas y rígidas. Finalmente, y considerando que uno de los temas centrales en nuestra investigación es la “aparente ausencia” de conflicto entre taxistas *de calle* y de aplicación, se plantean algunas discusiones sobre el conflicto y las resistencias en el trabajo.

En el segundo acápite, se plantearán los conceptos que serán centrales para cumplir con el objetivo de investigación. Con el fin de poder comprender a profundidad cómo se ha desarrollado la relación entre los taxistas *de calle* y los taxistas de aplicación en Lima, nos remitiremos a tres conceptos. En primer lugar, para aproximarnos a las prácticas de los taxistas, se introducirán los conceptos de tácticas y motivaciones, haciendo referencia a las propuestas de Giddens (1995), De Certeau (1979) y Martuccelli (2015). En segundo lugar, se discutirá sobre el concepto de identidad (Hall, 2003). Finalmente, se define el concepto de fronteras simbólicas y su importancia para la presente investigación.

2.2.1. Premisas teóricas

2.2.1.1. La relación entre acción y estructura: Un debate en la sociología del trabajo

La sociología del trabajo desde sus inicios en los años 50's ha abordado una basta diversidad de dimensiones del mundo laboral. Desde la sociología industrial de Estados Unidos, Francia e Inglaterra, la sociología crítica con el modelo de organización científica del trabajo -toyotismo y fordismo- de los 70's, el obrerismo italiano, o los estudios sobre culturas laborales (De La Garza, 2000), durante las últimas décadas se han abordado dimensiones como la clase, los ingresos, el estatus, el control y el conflicto. En ese sentido, en el transcurso de los clásicos, la lectura que se ha tenido sobre la acción [laboral] ha sido, en buena medida, la de una constreñida por la estructura, materializada en el conjunto de relaciones sociales de producción. Posteriores contribuciones buscaron ampliar esta mirada, dando un mayor peso a la subjetividad, la capacidad de agencia y la reflexividad del individuo. Si bien

tradicionalmente la sociología del trabajo ha tenido un sesgo más “*determinista*”, los aportes de las siguientes décadas han servido para enriquecer el debate.

A continuación, se presentan algunas de las discusiones en torno a esta relación entre acción y estructura; haciendo un breve recorrido entre los clásicos de la sociología del trabajo y posteriores autores. De esta manera, se busca situar a la presente investigación bajo una mirada que permita revalorar la dimensión de la experiencia, la reflexividad y la capacidad de agencia, sin minimizar la importancia de la estructura²⁵ y la relación dialéctica que se establece entre ambas dimensiones. Partiendo del argumento central que se propuso, se entiende que para explicar este fenómeno debemos remitirnos a dos dimensiones. En primer lugar, a una dimensión más “estructural”, compuesta, precisamente, por las reglas de juego, normas, actores e instituciones que interfieren en el servicio de taxi, es decir, los factores que componen la “*organización del trabajo*” y que limitan la cohesión social entre los taxistas. Asimismo, consideramos una segunda dimensión, la cual enfatiza las prácticas, subjetividades y percepciones de los trabajadores/taxistas, poniendo especial interés en las relaciones que se construyen entre los taxistas *de calle* y los taxistas de las aplicaciones.

En ese sentido, es importante considerar que, a lo largo de los clásicos, la sociología del trabajo ha buscado comprender a profundidad el funcionamiento de los grandes centros de producción industrial, enfatizando dimensiones como el control, la autoridad, el poder y la calificación/descalificación del obrero. Así, hubo una tendencia a enmarcar al sujeto, su desempeño en el trabajo, sus prácticas, subjetividades y resistencias, a partir de su posición en un entramado específico de relaciones sociales objetivas de producción. Remontándonos a Marx (1975), él propuso que la naturaleza de la relación capital y trabajo era de carácter fundamentalmente conflictivo, y que esta determinaba en buena medida la acción humana. Con el advenimiento del capitalismo, ocurre un fenómeno llamado “subsunción del trabajo” frente al capital. Así, el capitalista se presenta al trabajador como capital personificado, y los medios de producción y el resultado de su trabajo, como ajenos; siendo el proceso de autovalorización del capital, necesariamente, el empobrecimiento del obrero. En este escenario, el trabajador, su actividad y su misma subjetividad, se encuentran

²⁵ En el presente caso, la “estructura” se materializa en el conjunto de reglas, normas y la forma en la que se organiza el trabajo en el servicio de taxi, tanto el tradicional como el de aplicación.

determinadas por su posición en el entramado de relaciones de producción (Marx, 1975).

Sin embargo, esta interpretación sobre el sujeto ha trascendido al análisis estrictamente marxista. Así, durante los años 70's surge un nuevo paradigma de autores que, en el marco de una crítica a la organización científica del trabajo, plantearon un regreso al análisis de las condiciones reales y del proceso de trabajo, enfatizando la relación entre la organización del trabajo en las fábricas y las prácticas de los sujetos. Así, autores de diferentes países como Braverman (1974), Freyssenet (1974, citado en Castillo y Ratto, 2018) y Lichtner (1975, citado en Castillo y Ratto, 2018), hicieron énfasis en el obrero asalariado de la gran fábrica, y buscaron dilucidar las consecuencias que el control sistemático por parte del empleador y la división del trabajo en micro tareas, tenían sobre los trabajadores. De esta manera, se desarrolló una mirada crítica al modelo de organización del trabajo fordista y taylorista de esas décadas, y se entendió al sujeto laboral como uno constreñido por la estructura, cuya agencia se encontraba limitada por las condiciones restrictivas propias de su centro de trabajo.

Asimismo, durante esta década, diferentes autores cuestionaron y ampliaron las discusiones, incorporando nuevas propuestas (Friedman, 1977; Burawoy, 1983; Edwards, 1979) y dándole más agencia al sujeto. En ese sentido Friedman comienza por cuestionar el enfoque de Braverman, planteando que el control despótico y unilateral ejercido por los empleadores en el centro de trabajo, no era ya algo recurrente. En su lugar, el autor propone que existe un control basado en la autonomía responsable, introduciendo al debate la posibilidad de que los intereses de los trabajadores no están necesariamente en contradicción con los intereses de los empleadores (Friedman 1977 citado en Barrios Graziani, 2008). Burawoy (1979) va en una línea similar, explicando que no puede entenderse a la gerencia como una entidad que construye un despotismo arbitrario, sino que los trabajadores también pueden ser persuadidos y cooperar con la gerencia y la empresa. Así, en *Manufacturing Consent* (1979), Burawoy planteó nuevas preguntas, indagando en las motivaciones de los trabajadores para actuar como lo hacen y en la capacidad agencia de ellos.

Así, ya desde entonces se reconoció el descuido de la dimensión subjetiva de los trabajadores en la década de los 70's y 80's. En ese sentido, Thompson advierte

sobre la importancia de la identidad, la subjetividad y la resistencia en el trabajo como formas que también estructuran el mismo (Ackroyd & Thompson, citado en Castillo & Ratto, 2018). Asimismo, durante los 90's, Knights plantea que los clásicos de la teoría del proceso del trabajo se centraron en la descalificación y el control de la mano de obra en los centros de trabajo, ignorando las relaciones entre trabajadores, las experiencias individuales de estos y la posibilidad de resistencias (Knights, 1989). Igualmente, O'Doherty y Willmott (2009) entendieron que las relaciones sociales que constituyen a los sujetos no pueden reducirse a un pensamiento determinista, sino que son producto de la coexistencia de múltiples fuerzas que chocan y generan contradicciones e inconsistencias en la práctica durante los procesos laborales (O'Doherty y Willmott, 2009).

En ese sentido, habiendo realizado este breve resumen acerca de la relación entre el individuo/acción y la estructura en los estudios sobre el proceso de trabajo en la sociología, incorporamos los aportes de Giddens (1995) como parte de nuestras premisas teóricas para la presente investigación. Para el autor, los actores son capaces de dar cuenta de las condiciones que hacen posibles sus acciones en el día a día, condiciones en las cuales se materializa la estructura que se reproduce a través de prácticas socialmente situadas y se expresa mediante reglas y recursos. Asimismo, para la presente investigación, rescatamos la importancia de la praxis. En ese sentido, consideramos que el sujeto no sólo actúa en el marco de un contexto/estructura, sino que también lo padece (Giddens, 1996).

Precisamente, el modelo de estratificación de la acción considera como procesos inmanentes la motivación, racionalización y el registro reflexivo de la acción. En estos términos, se dice que una acción es intencional cuando el actor sabe que tendrá cierto resultado y utiliza ese conocimiento para lograr ese resultado. Así, las reglas y recursos son la estructura materializada en oportunidades y restricciones a la acción del individuo (Ortiz, 1999, 62; Giddens, 1995). Estas ideas serán incorporadas a lo largo de la investigación, argumentando que, para comprender el fenómeno que estamos abordando, debemos remitirnos tanto a una dimensión que reconstruya las reglas y recursos a las cuales se enfrentan los taxistas, como a la agencia, subjetividades y percepciones de estos, los cuales son, finalmente, prácticas situadas socialmente.

2.2.1.2. Más allá de las ocupaciones estáticas

Un concepto que se utiliza frecuentemente en los estudios sobre empleo y/o trabajo es el de ocupación. Particularmente, dicho concepto ha sido de gran utilidad en estudios de estratificación social, sirviendo como una dimensión de gran relevancia para la comprensión de una gran variedad de fenómenos. De esta manera, diversos autores han vinculado ocupación con otras dimensiones como la cultura (Bourdieu, 2006), la clase (Goldthorpe & Erikson, 1992; Wright, 1979) el estatus o el prestigio (Ganzeboom & Treiman, 1996, citado en Bergman & Joye, 2001). En líneas generales, estos estudios plantean un grado -mayor o menor- de correspondencia entre grupos ocupacionales y determinados outputs. Así, una categoría ocupacional implicaría cohesión social, una posición en la estructura económica más o menos común, y un conjunto de prácticas y subjetividades compartidas.

Habiendo explorado preliminarmente el mercado de taxis en Lima ¿Es posible hablar taxi en Lima como una ocupación? ¿Cómo incluir a los taxistas por aplicativo en esta categoría? De acuerdo con el Clasificador Nacional de Ocupaciones, los taxistas estarían incluidos bajo la codificación ocupacional “8322 Conductores de automóviles, taxis y camionetas”, en el sector económico “Transporte Urbano Y Suburbano De Pasajeros Por Vía Terrestre” y con categoría ocupacional “Trabajador Independiente”. Con respecto a los taxistas de aplicación, considerando que muchos no sólo se dedican a esta actividad, el codificar su ocupación resultaría aún más complicado.

Así, en primera instancia, si nos remitiéramos a la comprensión de las ocupaciones como se ha hecho tradicionalmente, podríamos inferir que cada modalidad de trabajo de taxi -el *de calle* y el de aplicación-, dadas sus diferencias en la organización del trabajo, construyen modelos diferentes de taxista, subjetividades, formas diferentes de gestionar el tiempo y significados vinculados al ser y hacer taxi. No obstante, la presente investigación propone, por el contrario, que en la práctica, estas dos modalidades de trabajo no son tan diferentes como parecen y que, en el caso peruano, la distinción entre el taxi *de calle* y el taxi de aplicación se hace cada vez más difuso con el paso de los años. De esta manera, considerando las características del servicio de taxi, hablar de ocupaciones fijas y correspondencias resulta limitado, pues no permiten capturar la heterogeneidad y disonancias al interior de estas.

En ese sentido, ya desde 1980, Stewart, Prandy & Blackburn plantearon en su libro “Estratificación social y ocupaciones” que la relación entre ocupaciones y estratificación es más compleja de lo que se ha supuesto (Stewart, Prandy & Blackburn, 1980). De hecho, una de las premisas fundamentales en las que se fundamenta esta investigación es una crítica a los esquemas ocupacionales rígidos, poniendo especial énfasis a la heterogeneidad de experiencias al interior de una misma ocupación. Como describió Atkinson (2009), la estructura de clases en los clásicos de la estratificación ha sido abordada, esencialmente, como un entramado de categorías ocupacionales, teniendo como efecto la conformación de categorías “homogeneizadoras e incapaces de reconocer la variación interna de los recursos y la experiencia al interior de estas” (Atkinson, 2009: 901).

Asimismo, resulta pertinente incorporar las críticas de Fitoussi y Rosanvallon (1997). Una idea transversal a la presente investigación es que el servicio de taxi, por cómo se ha organizado en Lima, no puede ser entendido como una ocupación tradicional, estando compuesto por sujetos con experiencias muy disímiles entre sí. De acuerdo con Fitoussi y Rosanvallon (1997), en las sociedades contemporáneas las desigualdades tradicionales o estructurales se han ampliado. Así, al ampliarse estas diferencias, también han comenzado a surgir “nuevas desigualdades” que proceden de la recalificación de desigualdades dentro de categorías que antes eran percibidas como tradicionalmente homogéneas. En ese sentido, los autores explican que “entre un pequeño empresario en quiebra, un ejecutivo desocupado y un asalariado con un empleo precario, eventualmente, las diferencias de ingreso llegan a ser casi nulas, sin que esto signifique que formen parte de una categoría similar” (Fitoussi y Rosanvallon, 1997, pág. 76). De esta manera, los autores nos invitan a observar y profundizar en las diferencias al interior de estas categorías tradicionalmente estáticas.

Partiendo de estos cuestionamientos, la presente investigación se sitúa dentro de una crítica a la idea de ocupación estable. En ese sentido, recupera la importancia de la comprensión de esta como una categoría dinámica y heterogénea y plantea que, para poder profundizar en el servicio de taxi en Lima y en las relaciones que construyen los taxistas entre sí, se requiere de un enfoque que permita capturar dicha heterogeneidad de experiencias. Para ello, proponemos profundizar en las

trayectorias laborales de los taxistas con el objetivo de vincular las experiencias previas de los taxistas con sus prácticas y valoraciones.

2.2.1.3. Sobre el conflicto y la resistencia

Una última premisa que consideramos como parte de nuestros supuestos teóricos y que estará presente a lo largo de esta investigación es, precisamente, la naturaleza del conflicto y la presencia de acciones de resistencia -o ausencia de estas- que ejercen los sujetos en contextos de adversidad, relaciones asimétricas de poder, entre otros. En ese sentido, consideramos, fundamentalmente, tres ideas centrales.

En primer lugar, consideramos la propuesta del autor Jaime Santos en el marco de sus investigaciones sobre los conflictos laborales en centros de trabajo con modalidades laborales “atípicas” en Brasil. El autor comienza cuestionando la aproximación de ciertas investigaciones al estudio de las formas de resistencia partiendo de la *falsa* dicotomía aquiescencia versus rebeldía. Así, explica que, en relación con el panorama de las teorías de la acción colectiva, se ha contado durante los últimos años con análisis consolidados sobre procesos de ruptura revolucionaria, formas de contestación colectiva y conflictos abiertos con opositores bien definidos (Santos, 2020). En ese contexto, el reto para los investigadores sobre la acción colectiva y movimientos sociales ha sido el comprender la morfología de estos movimientos, las solidaridades y formas de representación colectiva que, de vez en cuando, estallaban en enfrentamientos con sus oponentes (Santos, 2020: 707).

Sin embargo, como planteó Giddens hacia los 70's, ha habido una tendencia a descartar formas menos dramáticas de resistencia obrera del análisis, específicamente las variedades cotidianas de resistencia al no estar necesariamente direccionadas a alterar alguna estructura social (1995: 372). Así, partiendo de esta idea, la presente investigación considera de gran relevancia conocer las formas de resistencia *difusas, silenciosas y diminutas*. En línea con lo que plantea Scott (1990, citado en Santos, 2018), se introduce el concepto de *resistencias cotidianas*. Si bien es cierto que existen formas de resistencia que logran organizarse, construir repertorios de acción, objetivos y que estallan en un conflicto abierto con oponentes delimitados; buena parte de las acciones de resistencia ocurren en el día a día, “silenciadas, vividas a nivel de las prácticas sociales de los individuos” (Santos, 2018). Así, el autor nos invita a observar lo que sucede en la vida cotidiana, en los aspectos

más pequeños de las relaciones sociales, donde los sujetos no existen como pertenecientes a una clase, ocupación o categoría; sino como individuos con nombres y trayectorias particulares.

En segundo lugar, el autor discute con las propuestas de que toda forma de resistencia debe necesariamente estar atravesada por una noción de intencionalidad o racionalidad reflexiva. Así, explica que asumir que el requisito de la intencionalidad y racionalidad es un elemento necesario para definir prácticas de resistencia y que esta intención está al alcance de todos los sujetos, devalúa la dimensión prereflexiva que es transversal a muchos de nuestros actos, sobre todo los actos rutinarios de resistencia. Asimismo, como recuerda Giddens, no siempre que haya intencionalidad necesariamente habrá objetivos definidos; de esta manera, pueden existir acciones de resistencia en la cotidianeidad, pero que están más orientadas a la supervivencia que a la transgresión. Aquí, el autor retoma a Giddens en su teoría de la estructuración para explicar que existe un conocimiento tácito (conciencia práctica) que se aplica hábilmente en el curso de la conducta, pero que los actores no siempre son capaces de formularlo verbalmente (Giddens, 1995).

En ese sentido, este dilema de la racionalidad es riesgoso, pues no toma en consideración manifestaciones de resistencia que no encajan en el cálculo entre medios y fines. Como sostienen Lilja, Baaz y Vinthagen (2013), las resistencias pueden ser irracionales o racionales en función de la relación que se establece con el poder. Así, definen como resistencias racionales aquellas que buscan desafiarlo y transformarlo, mientras que, por el contrario, las resistencias irracionales son aquellas que no logran desestabilizar el poder, sino que lo refuerzan. Esta mirada, sin embargo, considera Santos (2020) que es reduccionista, pues no permite profundizar en las prácticas de resistencia que no llegan a la contestación del orden, pero que tampoco, necesariamente, lo refuerzan. Por el contrario, el autor plantea que las resistencias cotidianas pueden ser contingentes, y que no van siempre orientadas a la transformación. Más bien, él vincula esta idea con los planteamientos de De Certeau (1979) acerca de tácticas y estrategias, en el marco de los intentos de los individuos por movilizar recursos de la manera óptima -sobre esto ahondaremos en el siguiente acápite-.

Finalmente, esto nos lleva a la última idea importante del autor y es que no toda acción de resistencia, interacción o transgresión implica necesariamente el objetivo de alterar el sistema social. Considerando las ideas anteriores acerca de la importancia de las formas cotidianas de resistencia y la contingencia de estas, se entiende que “resistencia” es una categoría sumamente amplia que no solo conglomera a los grandes estallidos organizados. Este supuesto en el autor es central, pues a) No toda forma de resistencia quiere la subversión del orden, sino que puede manifestarse a través de mecanismos para obtener estabilidad, consenso o satisfacer necesidades, y b) El carácter de este tipo de acciones no implica necesariamente la ausencia de conflicto ni la existencia de consentimiento. Precisamente, el autor explica que el conflicto no siempre se expresa en actos masivos de resistencia, y que este puede convivir con otras prácticas sociales más sutiles. Así, para profundizar en estas formas, Santos (2018) explica que es importante recuperar la experiencia subjetiva y revelar las resistencias que se emplean en la vida cotidiana.

2.2.2 Conceptos teóricos

A lo largo de nuestro marco teórico se han planteado algunas ideas y premisas teóricas que serán transversales a la presente investigación, enfatizando debates respecto a la relación entre la acción y estructura, la pertinencia del concepto de ocupación y la necesidad de definir teóricamente lo que se entiende por conflicto y resistencia. A continuación, introducimos los conceptos que serán utilizados para explicar y justificar los hallazgos expuestos en los siguientes capítulos.

2.2.2.1. El uso de tácticas

Partiendo del debate acerca de las manifestaciones de resistencia y el conflicto, nos acercamos a las prácticas concretas de los sujetos en su cotidianidad, su trabajo y en las relaciones que construyen entre sí. En ese sentido, un concepto que servirá para referirnos a dichas prácticas es el de tácticas. Para ello, ha sido importante situar la investigación dentro de los debates acerca de la revalorización del sujeto, la subjetividad y sus acciones. Dicho esto, nos remitimos a los aportes de De Certeau (1979) y Martuccelli (2015) para poder aproximarnos a las prácticas concretas de los taxistas.

De Certeau nos plantea atinadamente la diferencia entre los conceptos de estrategias y tácticas, diferencia que sitúa en el marco del vínculo entre el sujeto y el entorno al que pretende desafiar. *“Llamo estrategia al cálculo de las relaciones de fuerzas que se hace posible desde que un sujeto de voluntad y de poder (una empresa, institución, entidad) resulta aislable. La estrategia postula un lugar susceptible de ser circunscrito como algo propio y de ser la base donde administrar las relaciones con una exterioridad de metas o de amenazas”* (De Certeau 1979: 42). La estrategia, entonces, se refiere al vínculo de uno con una “configuración histórica”, el conjunto de prácticas organizadas por un principio de poder, que encuentran en el entorno un bien delimitado. Por el contrario, la táctica, que va más en la línea de lo que pretendemos investigar, la define de la siguiente manera:

“[La táctica] Obra poco a poco. Aprovecha las "ocasiones" y depende de ellas sin base donde acumular los beneficios. Este no lugar le permite la movilidad, pero con una docilidad respecto a los azares del tiempo. Necesita utilizar, vigilante, las fallas que las coyunturas particulares abren en la vigilancia del poder propietario” (De Certeau, 1979: 43).

De esta manera, la diferencia entre ambas sería, como bien planteó Bielich (2009) en su estudio sobre el transporte público limeño, que en una sociedad en la que se interactúa bajo reglas y normas compartidas y respetadas por todos, en la que entidades como el Estado o las empresas de transporte tienen un papel y presencia relevante, las acciones puestas en práctica irían en la línea de estrategias.

Por el contrario, en un escenario como el de la ciudad de Lima, en donde no existen normas bien definidas, no hay entidades que fiscalicen eficientemente y no existen reglas de juego claras, los sujetos deberán construir tácticas de manera creativa y astuta (Bielich, 2009: 102). Así, los sujetos construyen **tácticas** a lo largo de su vida cotidiana, organizan tu tiempo, optimizan sus oportunidades y hacen uso creativo de su entorno. Esta idea, a la vez, va estrechamente ligada con las resistencias cotidianas, las cuales no necesariamente tienen como objetivo una acción contenciosa.

Así, es importante ver el conjunto de acciones que pretendemos describir como prácticas de sobrevivencia en un entorno sin reglas claras y muchas veces adverso para los sujetos. En esta misma línea, Martuccelli plantea lo siguiente:

“Las sociedades latinoamericanas son sociedades profundamente individualistas (...) Cuando las instituciones no brindan los insumos que requieres para existir como individuo. (...) los individuos tienen que desarrollar competencias para poder existir como individuos, (...) son ‘hiperindividuos’ (...) Aparecen las vivezas, la desconfianza colectiva, el curro, la relación muy laxa con las normas, porque el individuo tiene el sentimiento de que en la jungla social (...) para existir como individuo tiene que hacer uso de todas las estrategias” (Martucelli, 2015: 102)

Con esta idea, Martucelli resume para la realidad latinoamericana su propuesta acerca del “individualismo metonímico”, fenómeno que padecerían los individuos de la sociedad limeña. La idea es que este “hiperindividuo” tiene que valerse de sí mismo y poner en movimiento -y valiéndose de soportes reducidos que construye- un conjunto de prácticas para poder existir en una sociedad adversa, una que reconoce como ajena, conjunto de reglas más que de institucionalidad. En una sociedad de individuos que deben desempeñarse en su individualidad para poder existir frente a las insuficiencias institucionales, los actores desarrollan una conciencia particular, una en la cual el sujeto se ve atomizado y no pretende construir iniciativas colectivas. En palabras de Mitrovic, “Ante un sentimiento de desamparo institucional, los individuos limeños viven de la oportunidad, haciendo de la transgresión menos un goce que una prueba de existencia: una afirmación individual (Mitrovic, 2016).

2.2.2.2. Identidades

Otro concepto que utilizaremos para referirnos a las prácticas y las relaciones que se construyen entre los taxistas limeños, es el de la identidad. El argumento central de la presente investigación es que, en el caso limeño, se ha dado un fenómeno *integración conflictiva*, un proceso mediante el cual taxistas *de calle* y taxistas de plataformas se han integrado progresivamente por las condiciones contextuales, generando un nuevo escenario en el que coexisten taxistas de aplicación y *de calle*, formales e informales, al punto que, producto de la necesidad, han logrado construir formas preliminares de resistencia cotidiana sin llegar a conformar mecanismos mayores de contestación organizada.

No obstante, este proceso de integración no ha sido armonioso y, al entrar en interacción sujetos de trayectorias laborales tan diversas; en lugar de construirse un sujeto taxista con características compartidas, se construyen múltiples sujetos con identidades que responden más a sus proyectos de vida que a un sentido de

pertenencia a su actividad. Como consecuencia, pese a no enfrentarse, los taxistas construyen fronteras simbólicas entre sí, barreras invisibles las cuales se materializan a través de discursos y acciones que, eventualmente, limitan aún más la conformación de resistencias conjuntas que respondan a los intereses de todos los taxistas. En ese sentido, consideramos la construcción identitaria como una dimensión de gran importancia para comprender las relaciones que construyen los taxistas entre sí, así como sus prácticas, valoraciones, expectativas y diferentes significados que le atribuyen a su trabajo.

Durante las últimas décadas ha habido discusiones sobre qué es la identidad realmente y si podemos hablar de una o varias identidades, cómo estas interactúan y cómo se manifiestan en las prácticas de los sujetos. Así, para definir el concepto de identidad para la presente investigación, usaremos a Hall (2003), cuyo aporte nos parece pertinente para el caso a estudiar. El autor afirma que las identidades no se encuentran unificadas, sino que hoy en día están cada vez más fragmentadas y fracturadas. Así, éstas se construyen a través de las prácticas, discursos y posiciones; los cuales muchas veces pueden superponerse o, incluso, antagonizar (Hall, 2003). De esta manera, la identidad, o identidades, están sujetas al constante cambio y, a su vez, al proyecto de vida del sujeto.

Así, el autor explica que las identidades se construyen en el discurso y no fuera de él, y que los individuos utilizan estrategias enunciativas específicas para decirse a sí mismos. Por otra parte, las identidades también surgen en el medio de un juego constante de poder, por lo que, como afirma Hall, son también un producto de la demarcación y de la diferencia (Hall, 2003). De esta manera, citando a Derridá y Butler, Hall afirma que la identidad necesariamente se construye a través de la relación con el Otro, la relación con lo que lo que el sujeto dice no ser. Así, finalmente el autor define el concepto de identidad de la siguiente manera:

“El punto de encuentro [...] por un lado, entre los discursos y prácticas que intentan «interpelarnos», hablarnos o ponernos en nuestro lugar como sujetos sociales de discursos particulares y, por otro, los procesos que producen subjetividades, que nos construyen como sujetos susceptibles de «decirse»” (Hall, 2003: 20).

En ese sentido, partiendo de la definición de Hall (2003), desarrollamos que la identidad de los taxistas se construye en la intersección entre el conjunto de discursos

y prácticas que interpelan a los actores, que “los ponen en su lugar” y los definen, los cuales estos experimentan en el trabajo cotidiano; y, por el contrario, los procesos en los cuales los mismos actores construyen sus propias subjetividades a lo largo de sus trayectorias. Así, no existen identidades únicas, sino que cambian constantemente en función de dónde se encuentre el sujeto.

2.2.2.3. La creación de fronteras simbólicas

Habiendo planteado que la identidad también se construye como una negación de lo que no se es, a partir de la demarcación, el concepto de fronteras simbólicas resulta pertinente para explicar las interacciones y prácticas de los taxistas. Se entiende, para el presente caso, que, en el proceso de construcción de identidades en tránsito y, posteriormente, de sus prácticas, los sujetos elaboran fronteras simbólicas para distinguirse de aquellos taxistas que perciben como diferentes. Para entender este proceso, resulta necesaria diferenciar entre fronteras sociales y fronteras simbólicas, discusión que Lamont & Molnár realizan de manera pertinente (Lamont & Molnár, 2002).

Así, los autores comentan que es necesario introducir una distinción entre ambos tipos de fronteras. En primer lugar, ellos explican que los límites o fronteras simbólicas son el conjunto de distinciones conceptuales que construyen los actores para categorizar objetos, personas, prácticas e incluso tiempo y espacio. De esta manera, “los grupos compiten en la producción, difusión e institucionalización de sistemas alternativos y principios de clasificación” (Lamont & Molnár, 2002: 168). Estas fronteras, también, separan a las personas y crean grupos en donde se comparten sentimientos de similitud y pertenencia. De esta manera, son un medio mediante las personas pueden adquirir estatus y utilizar recursos (Lamont & Molnár, 2002).

Se habla de fronteras simbólicas porque son límites invisibles, barreras que separan o dividen, aislando a ciertos grupos o señalándolos (...) Las fronteras simbólicas constituyen aquellas imágenes, formas discursivas, acciones, pensamientos y sentimientos, que son una barrera imaginaria levantada en torno a 'los otros'. Son construcciones simbólicas, invisibles (no palpables), pero existentes, pues pueden invisibilizar al otro. (Paniagua citado en Firpo Reggio, 2006: 144)

En pocas palabras, las fronteras simbólicas son espacios de significación de la igualdad y la diferencia, en donde los actores construyen un yo o un nosotros respecto

a un "Otro". Asimismo, es importante considerar, como plantea pertinentemente Paniagua (2006), que "las construcciones subjetivantes" que se producen hacia ese "otro" no se dan en condiciones neutras, sino que se ponen en juego relaciones de poder estructurales que determinan los efectos de realidad que dichas subjetividades generan. Estas fronteras, entonces, no son arbitrarias, sino que interfiere una dimensión estructural, construyendo espacios difusos de segmentación. Siguiendo a Rizo y Romeu (2006), las fronteras simbólicas nos permiten profundizar en la comprensión de aquellas construcciones subjetivas que sustentan la conflictividad o la integración entre dos individuos o grupos que se consideren distantes (Rizo y Romeu, 2006: 37). Así, este concepto nos permite ahondar en las relaciones que se dan entre los sujetos de nuestro estudio, analizando los significados que ellos mismos construyen y cómo estos repercuten en sus prácticas y dinámicas.

Por el contrario, las fronteras sociales son las formas objetivadas de diferencias sociales que se materializan en la práctica en un acceso y distribución diferenciado de los recursos y oportunidades. Así, las fronteras simbólicas pueden convertirse en fronteras sociales, pero solamente cuando están lo suficientemente acordadas y pueden llegar a adquirir el carácter restrictivo que requieren las fronteras sociales y modelar la interacción social (Lamont & Molnár, 2002). Solo en ese caso, las fronteras simbólicas pueden convertirse en fronteras sociales, es decir, en patrones explícitos de exclusión o segregación social. Sin embargo, pese a que una parece ser más restrictiva que la otra, ambos tipos de fronteras existen, la primera, simbólica, en el marco de la intersubjetividad, y la segunda a nivel más explícito, transmutado en acciones concretas de segregación. Este concepto y distinción nos ayuda, precisamente, a profundizar en la dimensión del conflicto e integración, a analizar los fundamentos de las prácticas de los taxistas y las relaciones que construyen entre sí.

CAPÍTULO III: ¿CÓMO SE ORGANIZA EL TRABAJO EN EL SERVICIO DE TAXI EN LIMA?

De acuerdo a Atkinson, en la literatura se asume que las ocupaciones tienen lo que él llama “efectos ocupacionales” (Atkinson, 2009), es decir, que las características de la ocupación, el conjunto de relaciones técnicas de producción territorialmente situadas, tienen efectos sobre las experiencias, prácticas y la identidad de los trabajadores. Efectivamente, tanto en los estudios clásicos de la sociología industrial, los cuales se centraron en las relaciones de poder, las formas de control y dominación en los centros de trabajo, hasta los estudios orientados a comprender los significados alrededor del trabajo y las subjetividades de los trabajadores, la idea subyacente fue relacionar determinado conjunto de relaciones técnicas asociadas a un centro de trabajo, ocupación o empresa determinada, con el accionar de los sujetos que componen dicha organización.

Bajo esta premisa, podría argumentarse lo siguiente: cada modalidad de trabajo de taxi -el *de calle* y el de aplicaciones- y sus correspondientes formas de organizar el trabajo, construyen modelos diferentes de taxista, subjetividades, valores compartidos, formas diferentes de gestionar el tiempo y significados vinculados al ser y hacer taxi. Sin embargo, la presente investigación propone, por el contrario, que estas dos modalidades de trabajo no son tan diferentes como parecen y que, en el caso peruano, la distinción entre el taxi *de calle* y el taxi de aplicación se hace cada vez más difuso con el paso de los años. En ese sentido, en lugar de existir dos modalidades contrapuestas de taxi con características propias, lo que ocurre en la práctica es que, hoy en día, las mismas empresas de aplicaciones en Lima y las dinámicas al interior de estas han sido absorbidas por el entramado de relaciones sociales propias del taxi convencional, caracterizado por ser más laxo, flexible y con sus propias reglas de juego.

A continuación, se planteará que la forma en la que se organiza el servicio de taxi *de calle* en Lima no solo es diferente a la manera en la que el servicio se ejerce en otros países de América Latina (ya sea el taxi básico como los taxis de empresa de radiotaxi); sino que la forma en la que las aplicaciones de taxi se han insertado en Lima ha sido también diferente, haciendo posible el surgimiento de relaciones de otra

naturaleza entre taxistas *de calle* y taxistas de aplicación, las cuales se explicarán en el capítulo IV y V.

En el presente capítulo, en primer lugar, explicaremos -a partir de material legal y los discursos de los entrevistados- los cambios que se han dado durante los últimos años en el servicio de taxi convencional, específicamente en dos aspectos: la reglamentación vinculada al servicio de taxi *de calle* y el conjunto de actores que participan en el servicio -así como el grado de control o autonomía que existe-. En segundo lugar, se pretende explicar los cambios y transformaciones en la manera en la que se organiza el trabajo de taxi en Lima a partir del ingreso de las aplicaciones de taxi, haciendo énfasis en algunos hitos claves sobre el proceso de inserción de las aplicaciones. Estos hitos, consideramos, son fundamentales, pues han permitido que miles de taxistas con placa autorizada se unan a Uber, Didi, Indriver o Cabify, contribuyendo a la construcción de relaciones de “integración/conflicto” entre los taxistas.

3.1. Una recapitulación sobre trabajo de taxi antes de las aplicaciones

Mencionamos al inicio que el servicio de taxi en la ciudad de Lima posee particularidades que lo convierten en un escenario complejo en donde observamos problemas de inseguridad, ausencia de organizaciones de taxistas que agremien a una cantidad representativa de taxistas y poca fiscalización por parte aparato público. Asimismo, si bien hoy en día existe un organismo especializado encargado de gestionar el transporte público (Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao - ATU), creada en el año 2019; hasta hoy en día, el servicio de taxi en Lima ha estado exento del grado de reglamentación que los países vecinos poseen. Por ese motivo, informes, notas periodísticas y la misma opinión pública afirman que es un servicio caracterizado por ser “*desordenado e informal*”.

En ese sentido, un primer factor a considerar antes de profundizar en el fenómeno de las plataformas de taxis son las características previas del servicio tradicional. Como sabemos, las plataformas de taxi deben incorporarse a un “mercado” ya constituido, un conjunto de relaciones sociales preexistentes en cada contexto al que ingresan. Precisamente, la presente investigación sostiene que, si bien el servicio de taxi limeño no se ha desempeñado como una ocupación tradicional, existen actores, instituciones, reglas de juego y prácticas específicas, las cuales se

han construido socialmente y se presentan como el reflejo de una racionalidad basada en la adaptabilidad y supervivencia. Como Bielich (2009) planteó en su estudio sobre los conductores de buses en Lima, en un ambiente caracterizado por la carencia de normas, de desorganización y poca presencia del Estado, los individuos se verán forzados a construir tácticas a lo largo de su acción. Así, cuando no hay normas fijas o efectivas que regulen la manera en que deben darse las prácticas, existen normas, más bien, que se interpretan y ponen en práctica creativamente de acuerdo con el momento, el lugar y la situación (Bielich, 2009).

Entonces, habiendo precisado esto, ¿En qué contexto normativo es que se desarrolla el servicio de taxi?

3.1.1. (Des)regulación en el trabajo de taxi

De acuerdo con Figari (2006: 110) el servicio de taxi en Lima ha pasado por un proceso progresivo de desregulación desde los años 90's, coincidiendo con la implementación del modelo de gobierno político-económico neoliberal del expresidente Alberto Fujimori. Durante esta década, en el contexto del *shock económico* para aliviar la hiperinflación, se aplicaron políticas de libre importación de toda clase de vehículos usados y de liberalización del servicio de transporte. En consecuencia, entre el año 1990 y 2000, el parque automotor de la ciudad de Lima se duplicó de 397,000 unidades a 776 000 unidades y muchos vehículos se desempeñaron como taxis durante esos años (Figari, 2006: 110). Así, Rodríguez Cuba explica que durante este período se dio un fuerte desajuste entre formación y ocupación, y por la ampliación de la educación privada y la falta de trabajo, muchos profesionales se vieron en la necesidad de recurrir a trabajos no especializados, entre ellos el taxi (Rodríguez Cuba, 1995). Ese factor, sumado a la ausencia de barreras de acceso y los bajos costos de ingreso, generó que muchos ciudadanos desempleados vean en este servicio una oportunidad de trabajo, fenómeno que aún persiste en la actualidad para muchos taxistas limeños que trabajan usando vehículos propios o alquilando uno para poder trabajar²⁶.

²⁶ De acuerdo con un artículo publicado en El Comercio, el 70% de conductores de taxi trabajan con autos alquilados <https://elcomercio.pe/economia/peru/en-lima-hay-alrededor-de-230000-vehiculos-que-se-usan-para-taxi-leasy-sao-paulo-espana-ecuador-taxi-por-aplicativo-uber-rappi-bcp-maf-ncze-noticia/?ref=ecr>

Con respecto a la normativa que regula el servicio, la actividad urbana del transporte en Lima y Callao fue competencia de los gobiernos locales hasta el año 1999, cuando se crea el Servicio de Taxi Metropolitano de Lima – SETAME y el Servicio de Taxi Metropolitano del Callao – SETACA bajo la ordenanza 196²⁷ durante la gestión municipal de Alberto Andrade. En ese entonces, también se creó el Sindicato Gremio De Chóferes Profesionales Del Taxi – SIGTAP, el cual conglomeraba a los taxistas amarillos independientes de 96 paraderos por ley, y agremiaba a aproximadamente 2000 taxistas. De acuerdo con el representante del sindicato SIGTAP Gregorio Ordoñez, durante la gestión municipal de Alberto Andrade (1996) se hizo una labor excepcional en la organización del servicio de taxi, gestión que se realiza sin ningún apoyo del gobierno central y que retrocede durante la gestión del exalcalde Luis Castañeda desde el año 2003. Así, de acuerdo con el entrevistado, durante los siete años de la gestión de Castañeda, el servicio de taxi en Lima se vuelve a desorganizar, aumentando el número de taxistas de manera desordenada y creándose cientos de empresas no constituidas de taxi²⁸.

En el año 2013, durante la gestión de Susana Villarán, se aprueba la Ordenanza N° 1684²⁹, la cual se crea con la participación de los taxistas de gremios como el SIGTAP y el sindicato de taxi corporativo en las mesas de trabajo. Bajo esa ordenanza, se tenía como objetivo el reorganizar el taxi en Lima; sin embargo, al terminar la gestión de la alcaldesa con la revocatoria, “se deja el transporte en abandono” (Entrevista Sr. Gregorio, 2023). Durante esos años, se generaron diversos intentos de reformas con el objetivo de promover la formalización de conductores y vehículos –en el marco de un intento de reordenamiento del transporte público de Lima, el cual se encuentra inconcluso (Poole Fuller, 2016)-. Así, frente a la problemática de la cantidad de taxis que operaban sin permisos, se aprobó la Ordenanza 1597 – 2014, llamada por los taxistas como “*el famoso empadronamiento*”. Esta pretendía establecer una actualización de datos de los vehículos y conductores; no obstante, los taxistas reconocieron esta reforma como algo contraproducente, pues no les significó una mejora y afectó a quienes trabajaban con vehículos alquilados,

²⁷ <https://www.munlima.gob.pe/images/descargas/gobierno-abierto/transparencia/mml/planeamiento-y-organizacion/normas-legales-tupa/02-Gerencia-de-Transporte-Urbano/9.-%20Ordenanza%20196.pdf>

²⁸ Estas empresas, también llamadas empresas afiliadoras, distan sustancialmente de las empresas de radiotaxi. Como se explicará a continuación, consisten en empresas “cascaron” que se limitan a afiliar a sus conductores sin brindar ningún servicio a cambio.

²⁹ <https://www.sat.gob.pe/Websitev8/Modulos/documentos/normas/papeletas/Ordenanza1684.pdf>

exponiéndolos a abusos por parte de las empresas afiliadoras. Así, Ezequiel indica lo siguiente:

“Hasta que la señora Susana Villarán hizo el cambio y se dijo que las empresas se iban a dedicar netamente ellos a hacer el trámite [de formalización]. [...] Y eso fue peor pues porque lamentablemente esas empresas afiliadoras, tu ibas y te cobraban 250 soles para que te afiliaran [...]. El problema es que después de esta disque reorganización lamentablemente fue peor porque ahora ya tenía que pagar 200 soles mensuales y si dejaba de pagarlo ellos te quitaban, te desafilaban y automáticamente cambiaban el nombre de tu permiso y se lo daban a otra persona que ya había pagado los 200 soles” (Entrevista Sr. Ezequiel, 2021).

En consecuencia, debido a las problemáticas vinculadas al proceso de empadronamiento y a la falta de incentivos a la formalización, muchos taxistas optaron por continuar trabajando sin registrarse. Así, de acuerdo con lo informado por el representante del Sindicato Gremio De Chóferes Profesionales Del Taxi – SIGTAP, si bien se empadronaron a aproximadamente 60 000 taxistas, se puso un límite (de 120 000 conductores), hecho que generó que miles de taxistas no se inscriban, pero sin frenar la “informalidad”. En ese sentido, actualmente, según el portal de la ATU, existen aproximadamente 110 mil taxis autorizados para prestar dicho servicio en Lima y Callao; sin embargo, de acuerdo con un artículo periodístico publicado en el año 2020³⁰, en Lima existen 230.000 vehículos que se utilizan para este fin. Así, si bien no hay datos precisos, se calcula que el número de taxis no registrados - *informales*- está sobre los 100 mil vehículos según estimaciones de Taryet³¹.

Es importante mencionar, además, que durante el año 2018 se crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) como autoridad competente encargada de administrar el servicio de transporte público en la ciudad³². Así, esta entidad pasa a transformarse en el organismo competente para planificar, regular, fiscalizar y promover la eficiente operatividad del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, unificando ambos territorios. Sin embargo, es pertinente señalar que, pese a la existencia de esta entidad fiscalizadora, el taxi aún es un servicio caracterizado por la inexistencia de una regulación centralizada que funcione

³⁰ <https://elcomercio.pe/economia/peru/en-lima-hay-alrededor-de-230000-vehiculos-que-se-usan-para-taxi-leasy-sao-paulo-espana-ecuador-taxi-por-aplicativo-uber-rappi-bcp-maf-ncze-noticia/?ref=ecr>

³¹ http://www.limacomovamos.org/wp-content/uploads/2019/11/Informe-2018_web.pdf

³² Véase el artículo 3° de la Ley N° 30900, que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), publicada el 28 de diciembre de 2018.

eficientemente y las iniciativas orientadas al reordenamiento y formalización del servicio aún no se materializan en la práctica. Actualmente, con la aprobación de la de actual ordenanza N.º 162-2023-ATU/PE aprobada el mes de julio del 2023, se han establecido nuevas medidas para reorganizar el servicio de taxi, incluyendo la habilitación de los Paraderos del Servicio Público de Transporte Especial o la obligatoriedad de uso de un sistema de control y monitoreo inalámbrico; sin embargo, los resultados de esta nueva ordenanza se evaluarán con el tiempo.

Finalmente, otra normativa que afecta significativamente a los taxistas, tanto a los formales como a los “*informales*”, es la ilegalidad del servicio de taxi colectivo. De acuerdo con varios entrevistados, estos comentan que se dedican no solo al recojo de pasajeros individuales, sino que, a lo largo de su experiencia, han realizado servicio de taxi colectivo para cubrir rutas que les permita desplazarse a lugares céntricos. No obstante, los taxis colectivos son actualmente ilegales en Lima y el Callao, motivo por el cual la ATU, la SUTRAN, entre otros, realizan “*batidas*”³³ y operativos a los colectiveros (Entrevista Sr. Juan Carlos, 2021). Así, de acuerdo con la ATU, en el 2023 se sancionó a 5 868 conductores, de los cuales 3,511 se dedicaban de manera informal al transporte regular de personas, y 2,357 prestaban el servicio de taxi informal³⁴. En consecuencia, muchos expresan que han encontrado maneras de realizar el servicio escapando de dichas instituciones y evadiendo las sanciones.

Asimismo, a partir de la creación de la ATU en el 2018 como organismo competente en la gestión del transporte urbano, muchos de los entrevistados - formales e informales- expresan que la ATU se presenta como una institución antagonista, la cual los persigue por cualquier motivo. En consecuencia, a excepción de los taxistas que operan en los paraderos habilitados o como taxi ejecutivo, un gran grupo vive con temor, ya que “la ATU está en todos lados” y si te falta algún documento o eres “*taxista informal*” o “*colectivero*”, las multas son significativas. En ese sentido, retomando a De Certeau (1979) y Bielich (2009), se puede decir que un gran sector de taxistas existe al margen de las normas y reglas de juego, poniendo en práctica una serie de tácticas creativas, optimizando el tiempo y las ganancias en un contexto

³³ Hacer taxi colectivo no está regulado. Por ello, la ATU hace diariamente intervenciones en puntos estratégicos para multar a los autos que se encuentran realizando servicio de transporte colectivo.

³⁴ <https://gestion.pe/peru/conductores-multados-con-mas-de-s19000-en-lima-cuales-fueron-las-infracciones-atu-autoridad-de-transporte-urbano-noticia/>

que les es adverso, donde las instituciones regulatorias son percibidas de manera antagónica y la necesidad económica es una constante.

En resumen, si bien existen organismos que fiscalizan el servicio, asignan permisos e impulsan reformas; existen problemáticas asociadas a la falta de regulación del taxi, a la “*informalidad*” e inseguridad que aún no han sido abordadas eficientemente. Por el contrario, durante las últimas dos décadas, si bien ha habido gestiones que han buscado reorganizar el servicio, en la práctica estos procesos han quedado inconclusos. En su lugar, la mayoría de entrevistados manifiestan que percibe a estas entidades -ATU, SUTRAN- como punitivistas, en lugar de brindar facilidades para la mejora del servicio y, por ende, de sus condiciones de trabajo. En consecuencia, y con la expansión de las redes sociales, hoy en día muchos taxistas comparten información sobre los puntos de intervención de la ATU, las batidas y cómo evitarlos.

3.1.2. Los actores que participan

Habiendo comentado a grandes rasgos la normativa vinculada a la prestación del servicio de taxi y su transformación a lo largo de los años, este acápite se encargará de describir a los actores que participan en el mismo. Es importante precisar, además, que el servicio de taxi limeño se caracteriza por el surgimiento de actores e intermediarios que no se encuentran necesariamente regulados o definidos dentro del servicio.

Hasta la aprobación de la actual ordenanza N.º 162-2023-ATU/PE en julio del 2023³⁵, los taxis de Lima se dividían entre taxistas independientes, de estación y taxis remisse. A este grupo, se suman la gran cantidad de taxistas no registrados, quienes trabajan de manera independiente, ya sea con sus vehículos propios o con uno alquilado. En ese sentido, la narrativa generalizada es que el taxi, a excepción de los conductores de servicios corporativos, es un servicio brindado de manera “*desordenada*”, ya que incluso los taxistas de estación tenían restricciones mínimas y podían movilizarse por toda la ciudad de manera libre. En ese sentido, contrariamente a lo que ocurre en otros países de Latinoamérica, en donde el ingreso de las aplicaciones se percibe como una forma de liberalizar el servicio de taxi, en Lima, el

³⁵ A partir de su aprobación, se dará un año para que los taxis se adapten a la nueva reglamentación.

taxi ya era lo suficientemente “libre”, y es más bien con el ingreso de las aplicaciones que los conductores que se incorporan comienzan a sentir que son controlados por una entidad externa, afectando su autonomía. Sin embargo, antes de proceder a la parte de las aplicaciones, ¿Qué actores participan en el servicio?

Para empezar, es importante considerar que, a diferencia de otros países en donde existen empresas radiotaxi, las cuales serían el equivalente al taxi de estación; en Lima, la cantidad de empresas que se encuentren constituidas y que cumplan con la normativa es bastante reducida. Formalmente, de acuerdo con la Ordenanza N° 1684³⁶ vigente hasta enero del 2022, el taxi de estación, prestado por personas jurídicas debía ser facilitado por una asociación o empresa, la cual debía poseer una flota mínima de 10 vehículos, un espacio para estacionar dichos vehículos y una central de comunicaciones. Estas empresas deberían estar encargadas de afiliar a los conductores autorizados con licencias de taxi (A2a) y de facilitarles los vehículos en función de los horarios acordados. Sin embargo, la modalidad de estación se desvirtuó durante décadas desde la gestión de Castañeda, surgiendo en su lugar las llamadas empresas afiliadoras (Entrevista Sr Gregorio, 2023).

“Entonces en esos tiempos cuando tu querías ser taxista, pero no querías pintar tu carro y querías que sea más rápido, ibas a una empresa ellos te afiliaban a su empresa y decían que ya eras parte de la empresa, tenías que pagarle algo y te daban ellos un documento que decía que tú eras parte de la empresa y con eso tú ibas al SETAME y tramitabas tu licencia y tu permiso y cada año tu tenías que renovar, entonces ibas, le pagabas sus 100 150 soles y te renovaban” (Entrevista Sr. Ezequiel, 2021).

Así, de acuerdo con un artículo periodístico publicado en el 2020, el 70% de los conductores que hace taxi, no es dueño del vehículo, sino que lo alquila. Sin embargo, para los taxistas, el tema del alquiler suele ser un asunto problemático, pues reconocen los abusos a los que se enfrentan por parte de las entidades que alquilan vehículos (Entrevista Sr. Christian, 202; Entrevista Sr. Jaime, 2021). Asimismo, Luis Quispe Candía, presidente de la ONG Luz Ámbar, en una entrevista realizada para el diario La República, denunció que hacia el 2019 existían en Lima 432 empresas “cascarón” de taxi, las cuales percibían ganancias sin haber pasado ningún tipo de fiscalización desde 1998. Estas empresas no serían propietarias de los vehículos de

³⁶ En enero del 2022 se publicó una modificación a dicha ordenanza, en donde pasa de haber 3 modalidades de taxi -independiente, Remisse y de estación- a sólo 2: taxi independiente y taxi ejecutivo.
https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2788772/3_029-2022-ATU-PE.pdf%20%20.pdf

taxi, como indica la normativa, sino que se limitaban a afiliar a sus miembros en el proceso de formalización, cobrando por el permiso. Según Quispe Candía, “estas empresas han inscrito a un total de 101.200 taxis de estación, cuyos propietarios son obligados por norma a pertenecer a una entidad para operar. No obstante, no brindan ningún servicio a cambio”³⁷.

“En mi caso fue muy difícil. Yo fui a una empresa que se llama Inversiones del Campo que queda en Salamanca, por Ate. Y ellos alquilan vehículos, ahora no sé si seguirán alquilando, pero era una empresa muy grande. Tenían una gran flota y ellos alquilaban por medio de contrato. [...] Con ellos estuve un mes nada más, porque ellos cobraban muy caro, [...] cuando el vehículo te da 50 lo más común. Es decir, de lunes a sábado son 300 soles y los domingos son libres. Eso es lo normal” (Entrevista Sr Christian, 2021)

“Sí, fue en el año 2016. Ah ya, te comento, dejé de trabajar, bueno mi abuela falleció el 2015, 2016 casi, el 2016 al dueño justo con el carro que trabajaba, le dije por favor que me pare unos días, y al final me tomé como 10 días, cuando regresé, el pata ya había alquilado mi carro” (Entrevista Sr. César, 2021).

Otro actor fundamental de considerar en el servicio de taxi *de calle* tradicional es el pasajero, sobre todo considerando la ausencia de taxímetros y de paraderos fijos que sean respetados por la mayoría de los taxistas³⁸. En ese sentido, una idea compartida por todos los taxistas es que, en el taxi *de calle tradicional*, la interacción con los pasajeros es bastante fluida, pues al no existir un intermediario que delimite pautas para la ejecución del viaje, tanto pasajero como taxista deben recurrir a la negociación. Así, las rutas, que actualmente son brindadas por la aplicación, muchas veces son conversadas con los pasajeros, negociando cuál será más rápida y segura. También, debido a la inexistencia de taxímetros, la tarifa de un viaje es, en buena medida, determinada de manera arbitraria mediante un proceso de “*regateo*” que considera aspectos como la distancia, gasolina, tráfico y horario. Si bien con el paso de los años se ha construido un consenso tácito acerca de los precios a determinadas zonas, este consenso ha sido elaborado en función de parámetros a partir de la negociación con los pasajeros, y se puede someter a discusión.

³⁷ <https://larepublica.pe/sociedad/650147-empresas-cascaron-de-taxis-ganan-al-ano-mas-de-dos-millones-de-soles/>

³⁸ Como se indicó en el anterior acápite, normativamente sí existen paraderos habilitados para los taxistas independientes amarillos; no obstante, generalmente estos solo son utilizados por un grupo de asociaciones, mientras que el grueso de taxistas recoge pasajeros de cualquier punto.

Con respecto al taxímetro, a diferencia de otros países de América Latina, en el Perú los precios son fijados por el “mercado”. Por este motivo, el pasajero asume un rol activo en el establecimiento de los precios. Así, la mayoría de entrevistados comenta que, cuando se iniciaron en el rubro y no tenían conocimiento de las rutas, zonas o tarifas, aprendieron preguntando a los pasajeros que se subían. De esta manera, en lugar de consultar a otros taxistas, recurrían al mismo pasajero para aprender, asumiendo el pasajero no solo un papel activo, sino que también se convierte en fuente de conocimiento del taxista. El procedimiento consistía en hacer subir al pasajero y consultarte “¿Cuánto pagar?” o “¿Cuál es tu ruta?”, y en función de eso calcular a futuro (Entrevista Sr. César, 2021).

“Cuando empecé a trabajar no sabía cuánto cobrar ¿no? le decía “cuánto paga usted” me decían tal y le decía ya vamos, para no perder el cliente le decía “vamos” y así aprendí poco a poco. Dependiendo el tramo de donde lo recogía hasta donde lo llevaba y yo sacaba mi cuenta, mi conclusión el kilometraje cuanto he recorrido así poco a poco fui aprendiendo, pero los primeros días por los menos habré sufrido 2 o 3 meses, en los precios, solito aprendí a cobrar una tarifa, lo justo, tampoco demasiado, lo justo, pero así poco a poco, solito aprendí” (Entrevista Sr. Brayan, 2021).

También, es importante considerar que, respecto a los taxímetros, entre 1985 y 1986 se ordenó la inscripción de los taxis en Lima para así instalar taxímetros, aunque la disposición falló (Dall’Orto, 1989). Asimismo, durante la gestión del alcalde Ricardo Belmont, se trató de impulsar la instalación de taxímetros; sin embargo, frente a la inexistencia de gremios y la falta de coordinación, la medida no procedió. Finalmente, de acuerdo con la actual ordenanza aprobada, se ha establecido que el precio seguirá siendo regulado por el mercado, en tanto el contexto de Lima presenta limitaciones para un correcto funcionamiento de este. Así, de acuerdo con el representante del Sindicato Gremio De Chóferes Profesionales Del Taxi – SIGTAP, el tráfico limeño y la falta de vías a desnivel que permitan el tránsito de vehículos menores generaría que, debido a la congestión vehicular, los taxímetros afecten a los usuarios, debido a que este funcionaría independientemente del tráfico (Entrevista Sr. Gregorio, 2023).

Finalmente, un último punto característico de Lima respecto al servicio de taxi es la ausencia de gremios y sindicatos representativos³⁹, es decir, que conglomeren

³⁹ Actualmente existen algunos gremios, como el SIGTAP, el GRETALC, el Corporativo Integral del Taxista y FENTAC PERÚ; sin embargo, el número de agremiados es bajo.

a un grupo mayoritario de taxistas. Como es sabido, la tasa de sindicalización en la región es baja y, en general, la capacidad de llegada de los gremios laborales ha disminuido significativamente durante los últimos años. No obstante, en contraste con otros países de América Latina en donde gremios de taxistas se organizaron para protestar frente al ingreso de las plataformas de taxi, logrando que en algunos países se logren iniciativas de regulación de las aplicaciones⁴⁰⁴¹⁴², en el caso limeño no se han observado experiencias de manifestaciones o protestas por parte de los taxistas *de calle* contra las aplicaciones. Así, la única experiencia documentada fue una marcha ocurrida en el año 2016, la cual se dio como respuesta al malestar de taxistas de empresas que no ganaron la licitación para ser la compañía de taxi oficial de la Feria Gastronómica Mistura; no obstante, no ha habido experiencias de resistencia orientadas a expulsar a Uber por parte de un conjunto organizado de taxistas.

En ese sentido, es importante recalcar que, si bien existen algunos gremios, como el SIGTAP, el GRETALC, el Corporativo Integral del Taxista y FENTAC Perú; los cuales mantienen una relación con la ATU, el número de afiliados es bastante bajo. Por ejemplo, en el caso de los taxis amarillos independientes, el número de afiliados es menor a 500. Esto ocurre, según el representante, debido a que al taxista no le interesa agremiarse, pues está más concentrado en el trabajo del día a día. Asimismo, dada la poca cantidad de empresas de taxi, en la práctica el taxista *de calle* siempre ha trabajado de manera atomizada, limitando la asociatividad y la posibilidad de construir objetivos comunes y organizarse frente a la llegada de estas aplicaciones.

En conclusión, la forma en la que se ha organizado el servicio de taxi tradicional, la existencia de una reglamentación limitada que no ha logrado prosperar hasta la actualidad en la organización del servicio de taxi tradicional, la participación de actores intermedios y la ausencia de gremios representativos de transporte de taxi; son aspectos de gran relevancia para comprender los cambios y continuidades que se presentan con la masificación de las aplicaciones. En ese sentido, la presente investigación propone que, si bien estas dos modalidades de trabajo empezaron con notorias diferencias en sus dinámicas y público objetivo, actualmente no son tan diferentes como parecen. Así, en lugar de existir dos modalidades de trabajo con

⁴⁰ <https://semanariouniversidad.com/pais/taxistas-contra-uber-el-conflicto-que-se-colo-en-las-protestas/>

⁴¹ <https://www.iproup.com/economia-digital/15942-taxis-dicen-no-a-uber-las-razones-de-los-gremios>

⁴² <https://www.elmostrador.cl/noticias/multimedia/2018/07/30/gremio-de-taxista-se-moviliza-en-protesta-contra-la-denominada-ley-uber/>

características propias, lo que ocurre en la práctica es que, hoy en día, las mismas empresas de aplicaciones en Lima y las dinámicas al interior de estas han sido absorbidas por el entramado de relaciones sociales propias del taxi convencional, caracterizado por ser más laxo y flexible. A continuación, se presenta un breve resumen de la historia de la incorporación de las aplicaciones y su situación hoy en día.

3.2. La llegada de las aplicaciones: Tensiones e incorporación

El acápite anterior tuvo como objetivo el narrar las particularidades de la organización del servicio de taxi en Lima y su historia, enfatizando en la normativa vinculada a la actividad, la desregulación del servicio a partir de las limitaciones que esta presenta, y los actores que participan en la actividad, incluyendo a los pasajeros, las instituciones reguladoras, las empresas afiliadoras y los gremios de taxistas. Así, sostuvimos que el servicio de taxi en la ciudad de Lima, por la manera en la que se ha encontrado organizado a lo largo de los últimos años, se presenta como un escenario complejo en donde observamos problemas de precariedad laboral, ausencia de organizaciones de taxistas que agremien a una cantidad representativa de taxistas y poca fiscalización por parte aparato público.

Habiendo introducido brevemente al lector en el contexto del servicio de taxi en Lima antes del ingreso de las aplicaciones en el 2014, surgen algunas preguntas ¿Qué es lo realmente nuevo del ingreso de las aplicaciones? ¿Son estas algo verdaderamente novedoso o -por el contrario- son la exacerbación de la precariedad laboral? ¿Cómo es que los taxistas *de calle*, siendo tantos, no se organizaron como los países vecinos? ¿Qué tipo de relaciones se han construido en su lugar? En ese sentido, este escenario ya descrito es el punto de partida para comprender la naturaleza particular de las relaciones que se construyen entre los taxistas *de calle* y los taxistas de aplicación, relaciones que se presentan como una tensión entre la integración y el conflicto. A continuación, se presenta una descripción, a partir de los testimonios de los entrevistados, del funcionamiento de la modalidad de trabajo de taxi por aplicación y los cambios que ha sufrido a lo largo del tiempo.

3.2.1. El boom de Uber: 2014-2016

Para comenzar este relato es necesario preguntarnos ¿Cómo es que llegan estas aplicaciones y por qué fueron tan bien aceptadas en un primer momento? En el año 2015, cuando recién ingresaban las aplicaciones de taxi a Lima, estas presentaban bastantes similitudes a un servicio de taxi corporativo, con la diferencia que introducían la novedad de uso de una plataforma virtual a través de un teléfono inteligente. En ese entonces, los conductores venían vestidos formalmente, te ofrecían botellas de agua, entre otros elementos propios de empresas como Uber y Easy Taxi en el año 2015, contrastando con el servicio de taxi tradicional.

Así, si bien existían algunas empresas de taxi corporativo y algunos taxistas independientes amarillos que presentaban estas características, la mayoría del servicio ha sido percibido, por la opinión pública, como “*desordenado e informal*”. En ese contexto, se afirmó que “*estas plataformas venían a traer “formalidad” a un mercado históricamente informal*”⁴³. Precisamente, esta era la percepción de la población, llamando a los servicios de taxi por aplicación como “*taxi seguro*”, debido a que la aplicación te mostraba el nombre del conductor, mientras que el taxi tradicional era referido como “*taxi de la calle*”⁴⁴.

La primera aplicación en llegar fue la ya extinta Easy Taxi, la cual tuvo un gran impacto en la población limeña debido a su novedosa narrativa. Así, prometieron seguridad, comodidad y exclusividad como sus lemas más importantes, los cuales impulsó a través de diferentes recursos de marketing -propaganda, avisos, impulsores en puntos estratégicos, entre otros- (Entrevista Sr. César, 2021). Durante esos primeros meses, Easy Taxi logra no solo llamar la atención del público consumidor, sino afiliar a una gran cantidad de conductores debido a sus tarifas, bonos y beneficios. Asimismo, Luis comenta que esa época coincide con el abaratamiento del costo de los *smartphones*, motivo por el cual muchos pueden acceder con mayor facilidad a este servicio, tanto taxistas como pasajeros (Entrevista Sr. Luis, 2021).

“Yo al principio trabajaba taxi-calle no más. Y me sentía cómodo, era mi zona de confort. Recuerdo que en ese tiempo estaba saliendo Easy taxi, esa

⁴³ <https://elcomercio.pe/economia/peru/en-lima-hay-alrededor-de-230000-vehiculos-que-se-usan-para-taxi-leasy-sao-paulo-espana-ecuador-taxi-por-aplicativo-uber-rappi-bcp-maf-ncze-noticia/?ref=ecr>

⁴⁴ Los taxis corporativos y los taxis amarillos sí cuentan con una tarjeta con su información como conductores; no obstante, no es la mayoría.

fue la primera aplicación. De ahí le siguió Taxi Beat y en ese tiempo cobraban una buena tarifa. [...] Ya me había dado cuenta de que la plata en las calles había bajado y en ese tiempo la competencia era entre Taxi Beat y Easy Taxi. Entonces, me animé a entrar a Easy Taxi para probar y me di con la sorpresa que mis ganancias eran 100 soles en promedio diario y en Easy Taxi llegaba a ganar hasta 200 diarios, el doble” (Entrevista Sr. Christian, 2021).

Durante el 2014, también llega la empresa Taxi Beat y, a finales del 2014, Uber anuncia el inicio de sus operaciones⁴⁵. Igual que con Easy Taxi, estas aplicaciones se posicionaron en el mercado no solo mediante una campaña de marketing extensiva, sino que también facilitaron incentivos a clientes y taxistas. Así, se ofrecieron bonos y recompensas a los conductores, mientras que a los clientes se les ofreció descuentos y viajes gratis por referir a otros para que se afilien a la aplicación (Entrevista Sr. Carlos, 2021). Como consecuencia, Uber incorporó masivamente a un grupo de pasajeros y taxistas, quienes en un inicio estaban contentos por los bonos que sacaban (Entrevista Sr. Juan Carlos, 2021).

“Yo recuerdo que teníamos amigos que sacaban buenos bonos, sacaban buenos bonos, semanalmente sacaban S/.1000, S/.1300, S/.1500 porque los bonos eran muy buenos al principio, y aparte había bonos por referir gente. Si recomendabas a un conductor te daban S/.300 S/.400 S/.500, ganábamos. Cuando Uber entró al mercado invirtió bien fuerte y qué pasó con los pasajeros, les da S/.20 por cada por cada pasajero que tú refirieras, o también podías acumular bastantes viajes gratis” (Entrevista Sr. Christian, 2021).

Asimismo, es importante resaltar que durante el año 2014 - 2016, estas aplicaciones promocionaban un servicio de *confort*. Así, en un comienzo, el servicio se encontraba dirigido a un sector socioeconómico específico, siendo los distritos más recorridos los de Lima central, mientras que los “conos” no eran muy frecuentados (Entrevista Sr. Luis, 2021). Contrariamente a los viajes cortos en el taxi *de calle*, o los largos viajes de periferia a periferia; estas plataformas se concentraban en un inicio en un sector más acomodado, promoviendo en los conductores un trato servicial. Sin embargo, este tipo de servicio se acaba aproximadamente en el 2016, cuando los precios empiezan a disminuir y más aplicaciones ingresan al mercado. Así, Christian recuerda como era el trato de antes:

“[Antes] el taxista tenía que estar bien vestido con camisa y corbata, si es posible, y el carro no debía tener ni un arañazo. El taxista tenía que abrirte la puerta, y también la seguridad, sobre todo. [Hoy en día] ya no hay

⁴⁵ <https://elcomercio.pe/economia/peru/ocho-empresas-taxi-online-operan-peru-176949-noticia/>

conductores bien vestidos con su camisa, ahora andan con polos, con jean; se mató todo eso. Hoy en día ya ahora uno puede salir como quiera [...] ya no es requisito como antes, antes era un requisito obligatorio usar tu camisa tu pantalón de vestir tus zapatos y tu corbata bien vestido” (Entrevista Sr. Christian, 2021).

En conclusión, como Luis plantea adecuadamente, los años 2014 - 2016 fueron la “*época dorada de las aplicaciones*” (Entrevista Sr. Luis, 2021). Esto se debe, explica él, a que estas plataformas aún no habían copado el mercado y que cada empresa tenía su propia clientela. Además, en esa época los taxistas afirman que, más allá de los bonos, los precios de las carreras eran mucho más altos, hecho que los motivaba a brindar un trato más servicial a cambio de una remuneración justa. También, el porcentaje del servicio que los conductores le pagaban a la empresa era más bajo, entre 10% - 15%, por lo que el monto descontado de cada viaje era poco en comparación a lo que ganaban ahorrando gasolina y tiempo. Por el contrario, hoy en día esa comisión es de 35% y es uno de los mayores motivos de insatisfacción de los taxistas.

3.2.3. Saturación del mercado: La decepción de las aplicaciones

Habiendo culminado el período “dorado de las aplicaciones”, durante el año 2016, y hasta hoy en día, las aplicaciones pasan por lo que varios entrevistados denominan como “una saturación del mercado” generado por el ingreso de más de ocho (08) aplicaciones de taxi y la ausencia de regulación respecto a las mismas. Esto tiene tres efectos concretos: en primer lugar, el grueso de pasajeros y conductores afiliados se dividen entre todas las aplicaciones disponibles, por lo que cada plataforma, unitariamente, tiene menos carreras. En consecuencia, los taxistas se ven en la obligación de afiliarse a muchas plataformas para poder trabajar eficientemente (Entrevista Sr. Jaico, 2021).

“En Uber, mis compañeros me dicen que ya no hay muchas solicitudes de carreras igual que Beat, están bajos. Cabify y Didi también han entrado al mercado. Cabify ya tiene tiempo y DiDi creo que del año pasado. Entonces ya se está abarcando todo el mercado de aplicativos, entonces van bajando las tarifas, van bajando las promociones y todo eso” (Entrevista Sr. Jaico, 2021).

Asimismo, ocurre otro hecho muy importante, y es que las aplicaciones empiezan a bajar sus tarifas masivamente. Si bien no existe consenso de qué plataforma fue la que comienza a reducir los precios -algunos dicen que fue Uber,

otros que fue Taxi Beat-, lo que ocurre es que, como consecuencia de la presencia de diversas aplicaciones, estas reducen sus precios para mantenerse competitivas, afectando así a los trabajadores. Así, si inicialmente las plataformas ofrecían promociones, incentivos y bonos para los conductores, estas pasan a aumentar sus tarifas, sus comisiones (de 10% - 15% a 35%) y reducir los beneficios para sus afiliados (Entrevista Sr. Luis, 2021; Entrevista Sr. Christian, 2021).

“Una vez que coparon el mercado y entró la tercera empresa que entró fue Taxi Beat, ellos fueron los que empezaron con la cosa de los precios bajos, y ahí fue donde Uber reacciona y digamos, teniendo mayor clientela, teniendo ya una plataforma grande ¿ya? empiezan también a tirarse al piso, pero se empiezan a tirar al piso dando precios bajos a los clientes, pero mantenían los precios altos con los conductores” (Entrevista Sr. Luis, 2021)

“Pero qué pasó, que cuando entró Uber: esa tarifa que era S/.15 promedio y tú le pagabas a Taxibeat o a Easytaxi le pagabas entre S/.18 a S/.20 que era para el servicio por la seguridad, Uber te daba el mismo servicio, pero por S/.12 y ellos promocionaban así ‘Uber S/.12, calle S/.15, aplicativos “x” (refiriéndose a la competencia) [...] ¿Qué pasó? Que la gente empezó a usar Uber [...] Entonces cuando Uber ya tenía el mercado ganado, vino la realidad: quitaron los bonos. Ahora todas las tarifas están por debajo de lo que está en la calle y por debajo de lo que era aplicativo. Entonces qué hicieron Easytaxi y Taxibeat, ellos tuvieron que adecuarse a Uber.” (Entrevista Sr. Christian, 2021)

Sin embargo, la consecuencia más notable y la que distingue el caso limeño de otras ciudades de América Latina es el hecho de que, en cierto momento durante el 2016, las plataformas de taxi, inicialmente reacias a admitir la afiliación de vehículos con señalética de taxi, eventualmente comienzan a admitir a cualquier vehículo, indistintamente de la antigüedad, modelo o placa del auto. Así, como César comenta, cuando él ingreso inicialmente en el 2016 a Taxi Beat y Uber, debía pasar por una prueba psicológica y otras evaluaciones; sin embargo, después las aplicaciones redujeron sus barreras de ingreso y cualquiera podía entrar (Entrevista Sr. César, 2021). De hecho, hoy en día, podemos ver que con las modalidades de Uber Promo o Taxi Beat Lite⁴⁶, cualquier vehículo puede integrarse, incluso aquellos que se encuentran inscritos como taxis formales y tienen vehículos de más de 10 años de antigüedad.

“Ya después poco a poco cuando fue avanzando el tiempo los aplicativos dejaron de hacer algo muy interesante que hacían al principio, chequear a los

⁴⁶ Es importante mencionar que, hoy en día, Taxi Beat ya no opera en Perú, habiendo cerrado operaciones desde el 9 de noviembre del año 2022. <https://elcomercio.pe/economia/dia-1/beat-beat-se-despide-del-peru-como-le-iba-a-la-app-de-taxi-en-el-pais-noticia/>

carros. Cuando yo me llevo a registrar ya mi carro estaba como taxi, pero yo no lo lleve como taxi y no me chequearon, no me pidieron la foto del carro. [...] Contrataban a quien sea. Bueno yo sí llegué a pasar el examen médico y psicológico, pero fue algo de 1 minuto.” (Entrevista Sr. Ezequiel, 2021)

De esta manera, se da una incorporación masiva de taxistas a las aplicaciones por necesidad de trabajar, hecho que se encuentra restringido para taxistas municipales en otros países de América Latina. Si nos remitimos a países como Argentina o México, se encontró que aplicaciones como Uber no permiten el ingreso de taxis municipales⁴⁷. Por otro lado, en el caso de Santiago de Chile, las aplicaciones recién comenzarán a admitir taxis básicos de patente naranja y señalética de taxi a partir de la “Ley Uber”, publicada el 19 de abril del año 2023 (Ley N° 21553).

Por el contrario, en Lima, aunque las aplicaciones no se encuentran reguladas, actualmente miles de taxistas registrados trabajan no solamente realizando taxi *de calle*, sino que pueden realizar libremente el servicio de taxi por aplicación desde hace más de 6 años. Asimismo, actualmente cientos de taxistas registrados y no registrados trabajan no solamente realizando taxi *de calle* o taxi de aplicativo, sino que combinan las dos modalidades, realizan taxi colectivo, utilizan varias aplicaciones al mismo tiempo o hacen taxi a pedido. En ese sentido, nos referimos a un escenario en donde los límites entre ambas modalidades de trabajo se vuelven laxos y difusos.

Finalmente, con la masificación de las aplicaciones y el ingreso de taxistas *de calle* a la aplicación, la figura de gestión centralizada de las aplicaciones se reduce. En ese sentido, para los taxistas, estas plataformas pasan de asignar bonos y dar beneficios, de tener mecanismos de calificación e incentivos para incrementar el trabajo; a solo ser un intermediario de bajas tarifas y altas comisiones. Así, los entrevistados afirman que las calificaciones y las compensaciones al rendimiento, tan relevantes en la literatura anglosajona, se han vuelto casi irrelevantes para ellos, pues no les generan ningún beneficio (Entrevista Sr. Jaime, 2021). Entonces, si bien la aplicación – y la empresa- aún se constituye como una intermediaria que controla el servicio, la relación de los taxistas con las plataformas ha cambiado con el tiempo.

⁴⁷ Se conversó vía Facebook con el gremio Comité de Plataformas Puebla en el mes de junio del 2021.

3.3. El servicio de taxi hoy

Habiendo descrito la normativa que regula el servicio de taxi tradicional, la manera en la que el mismo se organiza y los hitos más importantes vinculados al ingreso de las aplicaciones a la ciudad, concluimos este capítulo resumiendo el escenario actual en el cual se desenvuelven los taxistas entrevistados.

Actualmente, de nuestros 12 entrevistados, 11 utilizan las aplicaciones de taxi, ya sea que trabajen por horas en ella o sólo reciban cinco carreras al día. Así, 7 de los entrevistados son personas que han tenido experiencia *taxeando* -ya sea formal o informalmente- en la calle, mientras que 4 son personas que recién se incorporan al rubro a partir de su afiliación a las aplicaciones. Sin embargo, sin importar como fue su primer acercamiento al servicio del taxi, todos coinciden en que hoy en día el ser taxista ya no es tan rentable como lo era antes, obligando a los taxistas a movilizar recursos y tácticas (Bielich, 2009) para poder generar ingresos en un contexto que es percibido como adverso para el taxista limeño. En ese sentido, es importante enfatizar que, en el escenario actual, *“como uno no puede competir con ellos, tienes que afiliarte a su empresa”* (Entrevista Sr. Brayan, 2021); sin embargo, cuestionan las bajas tarifas de viaje, las altas comisiones y el hecho de que *“las empresas se aprovechan de la necesidad del taxista de trabajar”*.

Igualmente, otro cambio importante que se ha dado en el rubro del taxi es que los precios, definidos libremente por el “mercado” de taxis *de calle*, se han reducido debido a que la gente ya no quiere pagar la misma cantidad (Entrevista Sr. Gregorio, 2023; Entrevista Sr. Javier, 2021). Así, al no haber tarifarios, los precios que antes se negociaban en función de la hora y los kilómetros han perdido legitimidad frente a los aplicativos, los cuales ponen un precio que es usado como referencia por los pasajeros hoy en día. Por ese motivo, los taxistas explican que no solo reciben bajos ingresos por las altas comisiones, sino que tampoco pueden cobrar más en la calle. De esta manera, los taxistas se ven en la necesidad de auto explotarse, de afiliarse a dos o tres aplicaciones, de hacer taxi *de calle* o de conseguir clientes fijos, procurando encontrar maneras de conseguir más ingresos en un contexto en el cual el taxi ya no es igual de rentable y en el que conseguir otro trabajo fuera del rubro es difícil.

“Para que tu veas plata en el aplicativo, tú tienes que salir a trabajar desde las 5, 6 de la mañana parejo, todo el día hasta a las 5 6 de la tarde, 12 horas parejito para que tu puedas recién ver un poco de plata. Eso es lo que

me he dado cuenta. Todos los aplicativos son así, si tú quieres ver plata diaria, tienes que sacarte el ancho, trabajar como negro, desde las 5 de la mañana hasta las 5, 6 de la tarde, 12 horas parejito, corrido, no tienes ni chance ni tiempo de tomar desayuno ni almorzar” (Entrevista Sr. Brayan, 2021).

Por otro lado, con la conformación de la ATU en diciembre del 2018, la persecución a taxistas informales, colectiveros o taxistas formales que realizan servicio de colectivo, ha aumentado significativamente. En contraste con los años 2002 – 2017, desde el año 2018 comienza un proceso de reordenamiento que, si bien se encuentra incluso, ha promovido una mayor fiscalización del transporte, operativos y multas a taxistas que no respeten la normativa. En ese sentido, son pocos los taxistas que mantienen una relación positiva con ellos⁴⁸; mientras que la mayoría, sean “*informales*” o no, prefieren evadirlos. De esta manera, hoy en día, a partir de la ley aprobada en julio del 2023, se determinó como obligatoria la formalización de todos los taxistas de aplicaciones como taxis independientes amarillos, dándoles un año para adaptarse a esta nueva disposición.

Dicho esto, el servicio de taxi en la actualidad se presenta como un escenario adverso para la mayoría de los taxistas. En tal contexto, los taxistas perciben que deben valerse de sí mismos y resolver, a través de su criterio, los problemas que encuentran en dicho escenario, uno que es reconocido como ajeno y en donde las entidades reguladoras son percibidas antagónicamente, más que como institucionalidad. Así, *“ante un sentimiento de desamparo institucional, los individuos limeños viven de la oportunidad, haciendo de la transgresión menos un goce que una prueba de existencia: una afirmación individual”* (Mitrovic, 2016). En el capítulo a continuación se presentan expresiones de esta “transgresión”, las cuales consideramos como prácticas de resistencia cotidiana (Santos, 2018).

⁴⁸ Los gremios antes mencionados mantienen una relación de diálogo con la ATU; sin embargo, son pocos taxistas.

CAPÍTULO IV: RESISTENCIAS EN LA VIDA COTIDIANA

“En el plano cotidiano, las formas de resistencia encuentran apoyo en elementos como la religión, el valor presente en una determinada ética del trabajo o el parentesco. Todos fragmentos de una trama tejida en los meandros, a partir de vivencias consideradas subjetivamente importantes por los sujetos” (Santos, 2018: pp 16).

Un punto central en la presente investigación es analizar relaciones que se establecen entre los taxistas *de calle* y de aplicación, profundizando en la existencia de conflicto o la ausencia de este. En ese sentido, proponemos que en Lima no han existido formas de resistencia expresadas en estallidos y conflictos abiertos con antagonistas bien definidos, como se ha dado en otros países de América Latina. Sin embargo, consideramos que, a partir del contexto descrito en el capítulo anterior, se ha propiciado el desarrollo de prácticas preliminares de resistencia cotidiana, tácticas y recursos (Bielich, 2009; De Certeau, 1979; Santos 2018) que los sujetos movilizan para poder hacerle frente a un entorno que les es adverso para su actividad. Así, estas resistencias, más allá de desembocar en un antagonismo entre taxistas *de calle* y taxistas de aplicación, evidencian que, en la práctica, taxistas de todo tipo construyen tácticas que les permiten subsistir conjuntamente en un contexto de necesidad. En ese sentido, los taxistas tradicionales *de calle* se enfrentan a un escenario en el cual ya no es posible generar la misma cantidad de ingresos que antes conseguían, mientras que, en el caso de los taxistas de aplicación particulares, se enfrentan a las autoridades y la ATU, quienes no permiten que ejerzan la actividad como “informales”.

De esta manera, en el presente capítulo argumentamos que cientos de taxistas, tanto particulares como formales, frente a el contexto ya descrito, ponen en práctica un conjunto de tácticas para poder mejorar sus oportunidades y reducir los riesgos. Así, se identificó que reconocen algunas necesidades compartidas y generan redes de apoyo iniciales; sin embargo, también argumentaremos que estas resistencias se encuentran orientadas más a la supervivencia que a la transgresión. En ese sentido, si bien demuestran que existe un sentido preliminar de apoyo, la conformación de objetivos comunes y agendas compartidas se encuentra seriamente limitada frente a la necesidad. Así, como afirma Gregorio, “existe falta de unidad, pues los taxistas solo

quieren trabajar en su día a día y no les interesa más. Se encuentran preocupados por lo que tienen que generar a diario” (Entrevista Sr. Gregorio, 2023).

También, a partir de los hallazgos narrados en el capítulo III, planteamos que, en el marco de estas expresiones cotidianas de resistencia, se evidencia cómo los límites entre ambas modalidades de taxi se vuelven más difusos. Así, se busca demostrar que, actualmente, la contraposición entre dos tipos de taxistas, uno *de calle* y un conductor de aplicación, sujetos con características y prácticas exclusivas de cada modalidad, ya no es un hecho generalizado. Por el contrario, las aplicaciones han sido absorbidas por el entramado de relaciones sociales propias del taxi *de calle*, volviéndose más laxas y flexibles. De esta manera, observamos como los taxistas - formales o “*informales*”- hacen uso no de una, sino de dos a tres aplicaciones, trabajan como colectivos o recurren a una cartera de clientes personal.

Habiendo explicado ello, para profundizar en la existencia de estas resistencias cotidianas y estrategias puestas en práctica por los taxistas, nos remitimos fundamentalmente a dos consideraciones teóricas. En primer lugar, incorporamos la propuesta del autor Jaime Santos en el marco de sus investigaciones sobre los conflictos laborales en centros de trabajo en Brasil, quien cuestiona la aproximación al estudio de las resistencias de aquellas investigaciones que parten de la dicotomía aquiescencia versus rebeldía. Así, Santos (2020) explica que, como planteó Giddens hacia la década de los 70's, ha habido una tendencia a descartar del análisis formas menos dramáticas de resistencia, considerando las variedades cotidianas como algo secundario debido a que no estaban necesariamente direccionadas a alterar alguna estructura social (Giddens, 1995: 372). Así, el autor nos invita a observar lo que sucede en la vida cotidiana, en los aspectos más pequeños de las relaciones sociales, donde los sujetos no existen como pertenecientes a una clase, ocupación o categoría; sino como individuos con nombres y trayectorias particulares.

En segundo lugar, otra precisión importante para abordar las resistencias cotidianas de los taxistas es la pertinencia del concepto de tácticas en el marco de las acciones de resistencia. De Certeau planteó hace ya muchos años, atinadamente, la diferencia entre los conceptos de tácticas y estrategias, diferencia que sitúa en el marco del vínculo entre el sujeto y el entorno al que pretende desafiar. Así, indicó que la estrategia se refiere al vínculo de uno con una “configuración histórica”, el conjunto de prácticas organizadas por un principio de poder que encuentran en el entorno a un

antagonista bien delimitado (De Certeau 1979: 42). Por el contrario, la táctica “*aprovecha las "ocasiones" y depende de ellas sin base donde acumular los beneficios. Este no lugar le permite la movilidad, pero con una docilidad respecto a los azares del tiempo. Necesita utilizar, vigilante, las fallas que las coyunturas particulares abren en la vigilancia del poder propietario*” (De Certeau, 1979: 43).

De esta manera, la diferencia entre ambas sería, como bien planteó Bielich (2009) en su estudio sobre el transporte público limeño, que en una sociedad en la que se interactúa bajo reglas y normas compartidas y respetadas por todos, en la que entidades como el Estado o las empresas de transporte tienen un papel y presencia relevante, las acciones puestas en práctica irían en la línea de estrategias. Por el contrario, en un escenario como el de la ciudad de Lima, en donde no existen normas bien definidas, no hay entidades que fiscalicen eficientemente y no existen reglas de juego claras, los sujetos deberán construir tácticas de manera creativa y astuta (Bielich, 2009: 102). Esta idea, a la vez, va estrechamente ligada con las resistencias cotidianas, las cuales no necesariamente tienen como objetivo una acción contenciosa. Así, es importante ver el conjunto de acciones que pretendemos describir como prácticas de supervivencia en un entorno sin reglas claras y adverso para los sujetos.

Entonces, ¿Cómo resisten los taxistas en Lima? A continuación, relatamos algunas de las acciones que han sido descritas por los taxistas entrevistados.

4.1. Gestionando el día a día:

De acuerdo con las entrevistas realizadas, a partir del año 2016 los precios de las aplicaciones comenzaron a disminuir, generando un malestar generalizado en los afiliados. Asimismo, el ingreso masivo de las aplicaciones también tuvo como consecuencia que los precios en la calle también se reduzcan. Entonces, en primer lugar, frente a este escenario, miles de taxistas que antes trabajaban durante jornadas extensas realizando el servicio de taxi en la calle y que no querían unirse a las aplicaciones, son obligados a afiliarse debido a que “*no podían competir contra estas plataformas*”. Así pasan a *taxear* no solo en la calle, sino también a trabajar en las aplicaciones, a combinar las dos modalidades de trabajo, incorporar la alternativa de taxi colectivo, utilizar varias plataformas al mismo tiempo o hacer taxi a pedido. Asimismo, los taxistas explican que, actualmente, no basta sólo con utilizar una

aplicación, motivo por el que deben combinar múltiples plataformas como Uber, Indriver, Didi, entre otras (Entrevista Sr, Gerson, 2021; Entrevista Sr, Miguel, 2021; Entrevista Sr, Roberto, 2021).

“Que uno haga solo calle es muy difícil, imposible, tendrías que estar buscando y buscando, a menos que sean los días festivos que no se abastecen con el aplicativo [...] O sea, yo hago aplicativo, pero cuando se puede hago calle. En realidad, las tarifas están mejor porque tú estás poniendo la tarifa, si yo tuviera que elegir entre calle aplicativo obviamente preferiría calle, pero a veces calle no te va a sacar de tus problemas al día, o sea caballero tiene que ser aplicativo, y cuando se puede calle (Entrevista Sr. Christian, 2021).

En ese sentido, una táctica que han tenido que incorporar todo tipo de taxistas para poder subsistir y generar ingresos es una gestión eficiente del tiempo, lo cual los ha llevado a ingresar a todas las aplicaciones que pueden, alternando entre Uber, Didi, Cabify, Indriver y el taxi de la calle de manera estratégica, utilizando todos sus recursos para poder generar las ganancias que antes solían generar.

Con respecto a los conductores que se inician en el rubro a partir de su ingreso a las aplicaciones, frente a la persecución de la ATU y la declaración del Estado de Emergencia por el COVID 19, muchos decidieron formalizarse o simplemente trabajar como taxistas *informales* de calle, generando que los límites entre ambas modalidades se vuelvan más laxos y difusos. De esta manera, incluso los incluso los taxistas que sólo utilizaban el aplicativo, terminan recogiendo pasajeros de la calle, como hacen Gerson y Jaime (Entrevista Sr. Jaime, 2021; Entrevista Sr. Gerson, 2021). También, es importante resaltar que, durante los comienzos del taxi, los taxistas señalan que esta era una actividad rentable y en la que se sentían cómodos, pues les gustaba manejar y conversar con las personas; sin embargo, al expresarse de los aplicativos, muchos manifiestan que actualmente se auto explotan y trabajan más horas. Así, “si antes un taxista trabajaba entre 6 a 8 horas, ahora trabaja 12 horas para cubrir la canasta familiar” (Entrevista Sr. Gregorio, 2023).

“Para que tu veas plata en el aplicativo, tú tienes que salir a trabajar desde las 5 o 6 de la mañana durante todo el día hasta a las 5 o 6 de la tarde, 12 horas parejito para que tu puedas recién ver un poco de plata. Todos los aplicativos son así, si tú quieres ver plata a diario, tienes que sacarte el ancho, trabajar como negro, desde las 5 de la mañana hasta las 5 de la tarde, no tienes ni tiempo de tomar desayuno ni almorzar” (Entrevista Sr. Brayan, 2021).

En este contexto, los taxistas deben analizar los horarios más rentables, las aplicaciones con mayor tráfico, las rutas más accesibles y gestionar su tiempo de trabajo con otras actividades. Por ejemplo, Gerson explica que él aprendió que los horarios más productivos para trabajar son en las mañanas, entre 6 a.m. y 10 a.m., y en la noche de 6 p.m. a 9 p.m., debido a que, durante estos horarios, las tarifas aumentan por la demanda. Asimismo, indica que él y otros taxistas optan por trabajar de día y en la madrugada, cuando las personas salen a realizar vida nocturna. Similarmente, Javier indica que uno tiene que “*saber cómo trabajar*” y que “es bien importante elegir bien el horario y elegir bien los viajes, sino uno acaba en el tráfico en una zona periférica y se demora mucho en regresar al centro” (Entrevista Sr. Gerson, 2021; Entrevista Sr. Javier, 2021). De esta manera, el “saber trabajar” se presenta como una habilidad imprescindible.

Asimismo, algunos taxistas explican que otra táctica que utilizan para poder optimizar sus oportunidades de “carreras⁴⁹”, ya sea con un pasajero de la calle o de la aplicación, es establecer un clima de confianza con el mismo, de tal manera que el pasajero lo contacte para futuros viajes. De esa manera, el taxista ahorra tiempo y gasolina y acumula una cartera de clientes fijos. Esta práctica ha sido muy común durante la pandemia, sobre todo con los taxistas formales; sin embargo, los taxistas de aplicación con vehículo particular también han recreado este modo de trabajo. Adicionalmente, varios explican que no basta sólo con trabajar con el aplicativo o en la calle, por lo cual recurren a otros trabajos de “cachueleo” dentro del rubro de transporte. Tal es el caso de Gerson, que trabaja como *courier*, Jaime, que realiza movilidad particular a conocidos, Christian, que trabajó durante pandemia como conductor de una clínica, o Roberto, que trabaja para una panadería.

Como menciona Gerson, el escenario actual es difícil para el taxista; por ese motivo, uno tiene que adquirir habilidades e innovar para poder generar ingresos y no trabajar tantas horas. Igualmente, Luis y Ezequiel explican que, a lo largo de sus trayectorias como taxistas, han podido crear una cartera sólida de clientes propios, los cuales cubren un alto porcentaje de sus ingresos en la actualidad. También, Javier nos explica que una forma de generar clientes fijos es a través de la entrega de tarjetas durante las carreras que realiza con Uber, con el objetivo de generar una apariencia de profesionalismo y que lo vuelvan a llamar (Entrevista Sr. Javier, 2021). Además,

⁴⁹ Carreras: Término que los taxistas utilizan para referirse a los viajes en taxi.

un hecho que ha facilitado esta práctica ha sido la bancarización del taxi. Actualmente, con el uso de plataformas como Yape o Plin⁵⁰, los taxistas entregan al pasajero su QR, facilitando el pago y su contacto para futuras referencias.

“Por ejemplo, yo trato de hacerme clientes como amigos, y yo con eso tengo 90 soles diarios para mí, pero es porque buscas trabajar con gente, contactos con terceros para generar una cartera de clientes. Son habilidades que uno adquiere con el tiempo para poder reducir tu carga de trabajo, porque en esta época las cosas están difíciles para todo el mundo” (Entrevista Sr. Gerson, 2021).

Por último, es importante resaltar que, a partir de la información obtenida por los entrevistados, muchos taxistas particulares, frente a la persecución de la ATU y como consecuencia del Estado de Emergencia decretado por el COVID 19, decidieron formalizarse o simplemente trabajar como taxistas informales *de calle*, generando que los límites entre la modalidad de taxi tradicional y taxi por aplicación se vuelvan más laxos y difusos. En ese sentido, encontramos que taxistas de todo tipo, por las necesidades económicas, deben recurrir obligatoriamente al uso de aplicaciones, mientras lo complementan con carreras independientes o en la calle.

4.2. Los grupos de Facebook y WhatsApp

Sabemos ya que en Lima no se han manifestado formas de resistencia organizada orientadas a transformar el orden social o las leyes y que, a diferencia de los países vecinos, no ha existido un antagonismo explícito entre taxistas *de calle* y taxistas de aplicación. Por el contrario, a partir de las entrevistas realizadas y de la exploración virtual, encontramos que, en el trayecto del uso compartido de las aplicaciones de taxi, se evidencia como los taxistas de todo tipo han logrado generar algunas redes preliminares de soporte y apoyo en conjunto, las cuales les han permitido resistir y mejorar sus oportunidades. Entonces, hablamos de resistencias que están más orientadas a la supervivencia que a la transgresión, a los intentos de los individuos por movilizar recursos de manera óptima (Santos, 2018; De Certeau,

⁵⁰ Yape y Plin son aplicativos móviles peruanos conectados a bancos nacionales, los cuales permiten realizar transferencias interbancarias utilizando sólo un número de teléfono o QR.

1979). En ese sentido, para los taxistas, el uso de redes sociales ha funcionado como un espacio fundamental para difundir información, solicitar apoyo y compartir.

En primer lugar, hablaremos del uso de las redes sociales como espacios de difusión de información y apoyo, particularmente los grupos de Facebook y de WhatsApp. Estos grupos se constituyen como un espacio para todos los que, en menor o mayor medida, hacen uso de las aplicaciones. Si bien también existen redes exclusivas para taxistas formales, de aplicación, entre otros; hablaremos de estos espacios que conglomeran a diversos tipos de taxistas.

Respecto al uso de Facebook, se exploraron los grupos de Facebook “CONDUCTORES DE UBER, BEAT, CABIFY, INDRIVER, DIDI, SATELITAL” y “TAXI ALERTAS” UNIDOS CONTRA LOS ABUSIVOS DE ATU, E INSPECTORES MUNICIPALES”, los cuales agrupaban a 28400 y 31,625 miembros consecutivamente; y se les preguntó a los entrevistados respecto al uso de estos grupos. Así, como se evidencia en la Ilustración 1, encontró que el pertenecer a estos grupos les permitía obtener información sobre las diferentes aplicaciones, las tarifas, entre otros aspectos. Además, estos espacios fueron útiles para solicitar información vinculada al rubro del taxi en un sentido más amplio, como el precio del combustible, lugares dónde hacer reparaciones o, incluso, información y recomendaciones sobre los pasajeros.

“A veces colegas preguntan que recién están aprendiendo en el rubro del taxi y se comentan ahí o publican en el grupo diciendo que necesitan apoyo o “un favor donde hay un mecánico donde puedo hacer el mantenimiento de mi carro”, y uno como conoce, le da esa recomendación de planchadores, pintadores, mecánicos, todo eso ¿no?. Hay personas que también recién están trabajando en el rubro de taxi y preguntan ¿qué aplicativos me recomiendan trabajar? ¿Dónde es la zona donde no debo ir? ¿Dónde es la zona picante?” (Entrevista Sr. Ezequiel, 2021).

Ilustración 1

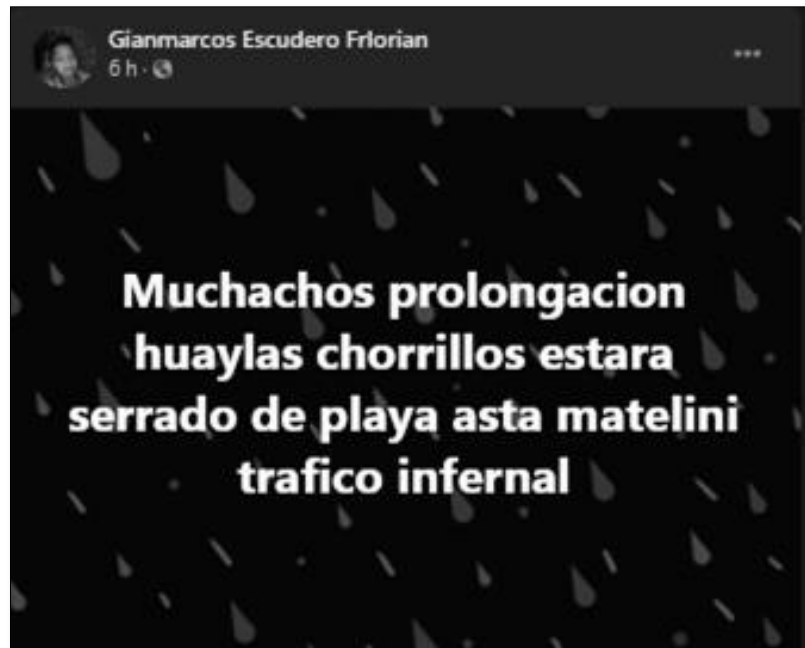
Captura de pantalla de publicación en el grupo CONDUCTORES DE UBER, BEAT, CABIFY, INDRIVER, DIDI, SATELITAL



Fuente: Elaboración Propia. Exploración virtual en Facebook, 2022.



Fuente: Elaboración Propia. Exploración virtual en Facebook, 2022.



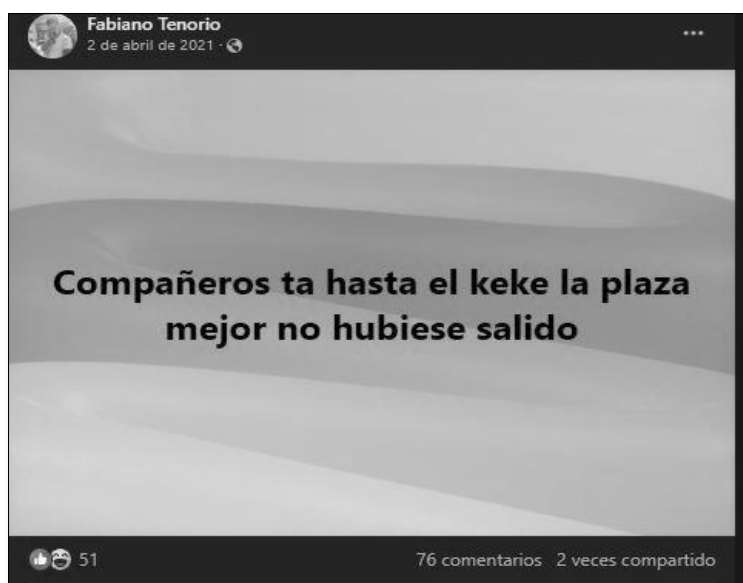
Fuente: Elaboración Propia. Exploración virtual en Facebook, 2022.

Asimismo, al profundizar en estos espacios virtuales, encontramos que no son solo un medio para compartir información, sino también una oportunidad de desahogo, como se puede observar en la Ilustración 2. Entonces, los grupos de Facebook les facilitan información a los taxistas de todo tipo, mientras que también les permite desestresarse, discutir y hacer “chacota”. De esta manera, también se permite el humor como una forma de sobrellevar su trabajo, burlándose de los pasajeros, del estado de la “plaza” – así se refieren los taxistas a la disponibilidad de pasajeros – y de las bajas tarifas. Como indica César, “hay grupos que son de chacota, otros eran para transporte, para ver el tránsito y operativos” (Entrevista Sr. César, 2021).

“Yo estoy en un grupo de aplicativos en donde hablan los de Indriver más que nada, diciendo <<mira como esta persona paga tanto>>, porque también hay personas conchudas. Por ejemplo, la semana pasada en un servicio que quería que llevara una bicicleta de Jesús María a Lince, me querían pagar 5 soles. También hubo otro caso de una chica que estaba en Los Olivos y quería ir a San Borja y quería pagar 17 soles” (Entrevista Sr. Jaico).

Ilustración 2

Captura de pantalla de publicación en el grupo CONDUCTORES DE UBER, BEAT, CABIFY, INDRIVER, DIDI, SATELITAL



Fuente: Elaboración Propia. Exploración virtual en Facebook, 2022.



Fuente: Elaboración Propia. Exploración virtual en Facebook, 2022.

Además, otra manera en la que se evidencia el carácter de “*chacota*” de estos grupos es en las burlas que se realizan entre taxistas, sean estos particulares o

formales. Como se ve en la Ilustración 3, los taxistas formales *de calle* se burlan de los taxistas que sólo utilizan aplicaciones usando apodos como “peseteros”, palabra utilizada para referirse a alguien que hace “todo por dinero”, dispuesto a recorrer largas distancias por precios ínfimos. Asimismo, los taxistas particulares utilizan expresiones para referirse a los taxistas *de calle* como “*pezuñientos*”⁵¹ o la frase “*todo suma*”. Estas expresiones hacen referencia a aquellos taxistas que trabajan en condiciones deplorables con tal de conseguir dinero. Sobre este punto se profundizará en el capítulo V; sin embargo, es importante resaltar que la dinámica que prima en los grupos de Facebook es de “chacota”, burla y desahogo con respecto a las injusticias que los taxistas perciben.

Ilustración 3

Captura de pantalla de publicación en el grupo CONDUCTORES DE UBER, BEAT, CABIFY, INDRIVER, DIDI, SATELITAL



Fuente: Elaboración Propia. Exploración virtual en Facebook, 2022.

⁵¹ La palabra “pezuñiento” es una palabra que aparece mucho en los grupos de Facebook. El origen, de acuerdo con los entrevistados, surge a partir de la imagen de que los taxistas de “cono”, durante sus descansos, se sacan los zapatos o utilizan sandalias.



Fuente: Elaboración Propia. Exploración virtual en Facebook, 2022.



Fuente: Elaboración Propia. Exploración virtual en Facebook, 2022.

Por otro lado, en el caso de los chats de WhatsApp, estos sirven como espacios de apoyo más personal. Como explica Brayan, si bien los grupos de Facebook son

espacios útiles, es en los chats donde realmente se puede conversar de manera más personalizada (Entrevista Sr. Brayan, 2021). A partir de los grupos de WhatsApp o de algunos vínculos más cercanos que los taxistas logran establecer, los entrevistados comentan que, frente a las multas, accidentes de tránsito o padecimiento de COVID 19, han podido realizar actividades de solidaridad y apoyo. Por ejemplo, en el caso de la pandemia generada por el COVID 19, algunos taxistas, pese a no conocerse presencialmente o ser amigos, apoyaron en actividades pro-fondo para financiar los gastos médicos de sus compañeros. Ya sea de manera virtual, haciendo transferencias de dinero, o de manera presencial participando en las polladas; los entrevistados explican que “a cualquiera le podría haber tocado” y se solidarizan con el resto (Entrevista Sr. Brayan, 2021).

Sobre este punto, es importante enfatizar que estas redes de apoyo directo se construyen en los chats de WhatsApp, pues los grupos de Facebook son más vistos como espacios de “chacota” (Entrevista Sr. Gerson, 2021). En contraste con estos grupos que conglomeran a miles de miembros, los chats privados son espacios de apoyo más personal. De esta manera, el uso de grupos de WhatsApp se vuelve una táctica de resistencia cotidiana que los taxistas ponen en práctica, a través del cual establecen vínculos más cercanos con otros taxistas, ya sean estos *de calle* o de aplicación.

“Uno de los taxistas dio un punto estratégico porque iba a hacer una pollada y pedía <<muchachos colaboren por favor>> y colaboramos. Creo que fue en Campo de Marte y ahí pasamos. De ahí se formó otra pollada por temas de salud también en que se colaboró” (Entrevista Sr. Jaime, 2021).

“Si, hacemos algún apoyo, un pozo. Ahora como todo es yape, todo es transferencia, todo es virtual. Nuestro compañero falleció, su señora dio una cuenta y el que quería aportar lo hacía de corazón para el sepelio, para ayudar de alguna forma. Ese es el apoyo que nosotros le dábamos a su señora esposa [...] Quizás si no hubiera sido él, hubiera sido yo o hubiera sido otro. Cualquiera de nosotros estamos expuestos. Los que seguimos acá, seguimos para adelante, luchando el día a día” (Entrevista Sr. Brayan, 2021)

4.3. Evadiendo a la autoridad: “Las batidas”

Una tercera forma en la que los taxistas resisten en su vida cotidiana es mediante la evasión a las autoridades. Como mencionamos en el capítulo III, el Estado y autoridades no son solo consideradas como entidades ineficientes, sino como instituciones que sólo se hacen presentes a través de medidas punitivistas. Así, si bien durante los últimos 20 años han existido algunos intentos por reorganizar el servicio de taxi, en la práctica estas iniciativas han quedado inconclusas. Así, si bien durante los últimos 20 años han existido algunos intentos por reorganizar el servicio, en la práctica estas iniciativas han quedado inconclusas. Por ello, según la percepción de los taxistas, estas instituciones sólo se manifiestan a través de la persecución y los operativos que realizan a los taxistas de aplicación, los colectiveros e incluso a los taxistas formales, quienes son intervenidos si no cumplen con el reglamento establecido por la ATU).

Asimismo, los entrevistados culpan a las instituciones de no hacer nada con respecto a las injusticias de las aplicaciones. Así, al explorar los grupos de Facebook, encontramos las quejas de los miembros con respecto a la ATU, la policía, el congreso y el Estado. En los comentarios, palabras como corrupción e injusticia son bastante repetidas por los taxistas, quienes perciben que el Estado es ajeno a sus necesidades y demandas. En este contexto, y conectando con lo ya mencionado, en la práctica los taxistas buscan evadir estas instituciones desarrollando tácticas y prácticas que les permitan subsistir al margen.

“Lo que pasa en realidad es que este sistema es muy complicado porque en realidad el Perú es demasiado informal donde la gente que está en el poder te roba y abusa del de abajo, entonces hablamos de formalidad cuando en realidad nada nos beneficia” (Entrevista Sr. Gerson, 2021).

Así, frente a las instituciones de regulación, los taxistas utilizan las redes sociales, específicamente los grupos de WhatsApp y Facebook, para compartir información sobre batidas⁵² y operativos policiales. Para los particulares, la persecución por parte de los agentes reguladores, como la ATU o la SUTRAN, es una

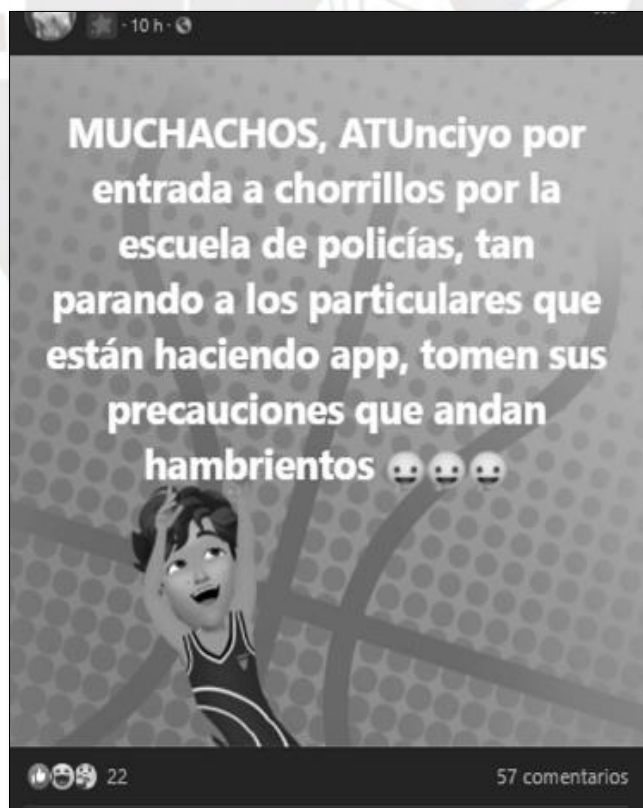
⁵² Hacer taxi por aplicativo, legalmente, no está regulado. Por ello, la ATU hace diariamente intervenciones en la calle para multar a los autos particulares que están haciendo taxi. Así, los que hacen taxi por aplicaciones como Uber o Taxi Beat y no tienen placa particular, son tratados de la misma manera que los informales

constante en su vida cotidiana. Así, utilizan las redes sociales para avisarse respecto a la ubicación de las batidas, particularmente las de la ATU, quienes intervienen y multan diariamente a varios autos particulares. De esta manera, aunque no se conozcan presencialmente o se encuentren de manera física, utilizan estos recursos virtuales para apoyarse, como se muestra en la Ilustración 4. En el caso de los formales, ellos mismos comentan cómo hasta por “un *sticker* mal puesto” reciben una sanción, motivo por el cual también manifiestan su rechazo hacia las autoridades e igualmente evitan las batidas y a la policía en la calle. Sobre este punto, Jaime comenta lo siguiente:

“Hay un montón, como formales e informales metidos en esto [...]. Ellos también se sienten muy castigados, y entre ellos a veces de buenos ánimos nos dicen “pucha o sea yo soy formal y la ATU me para más a mí que a los informales” (Entrevista Sr. Jaime, 2021).

Ilustración 4

Captura de pantalla de publicación en el grupo CONDUCTORES DE UBER, BEAT, CABIFY, INDRIVER, DIDI, SATELITAL



Fuente: Elaboración Propia. Exploración virtual en Facebook, 2022.

De esta manera, si bien los grupos de Facebook son útiles, son los chats de WhatsApp los que cobran mayor protagonismo. En esta red social, los taxistas en diversos grupos se avisan en tiempo real respecto a la presencia de la policía y de la ATU. También, otra herramienta útil es la aplicación Waze, la cual te avisa de la presencia de la policía, de vehículos chocados, entre otros. Como explica Juan Carlos, en realidad los taxistas no se conocen; sin embargo, constantemente se avisan respecto a los operativos en las diversas zonas estratégicas de la ciudad.

“Todo el día suena mi WhatsApp. Dicen “muchachos tengan cuidado por Matellini. Acaban de pasar los Atunes”. Atunes les decimos a los de la ATU “Están los atunes de azul, los atunes de rojo⁵³, están puestos con conos, está minado Matellini” Y ya nos abrimos. Sí, ayuda un montón porque no solo hablan de los operativos, sino también de la policía del tráfico” (Entrevista Sr. Juan Carlos, 2021).

Por otro lado, es importante resaltar que, al narrar estas tácticas evasivas, los entrevistados utilizan expresiones como “uno tiene que saber manejar”, o como es que “se llevan a los nuevos, a los novatos”. Así, para ellos, el existir al margen de estas instituciones no solo es una práctica común, sino que es sinónimo de experiencia, del saber ser taxista. En ese sentido, Jaime explica que uno tiene que saber evitar los sitios estratégicos para los operativos, evadir ciertas avenidas y no usar señalética que los identifique como taxistas informales (Entrevista Sr. Jaime, 2021). Más aún, indica que los pasajeros también apoyan, pues la mayoría es consciente de que, al pedir taxi por aplicativo, es probable que el conductor asignado sea particular.

“Una vez me llamaron de una carrera donde estaba la ATU, también hay pasajeros que ya conocen esos temas y ya pues. Lo que hice fue que adelantarme donde ya no está el ATU y le dije al pasajero <<mira hay operativo si usted gusta avance un poquito más porque ya llegué al destino>> y me dijo <<ya no hay problema está bien ahora lo voy a buscar>> y ya a avanzaban y

⁵³ El chaleco de color rojo representa a la SUTRAN.

se les explicaba que hay operativo y están que paren bastante” (Entrevista Sr. Jaime, 2021).

Entonces, para los taxistas de todas las modalidades, tanto la autoridad como el tránsito son aspectos que complican su trabajo. Por ello, el utilizar grupos de Facebook y chats de WhatsApp les permite compartir información respecto a ambos y evitarlos, reduciendo el riesgo de ser atrapados o de perder el tiempo. Esto es de gran importancia sobre todo para los “*informales*”, quienes son constantemente intervenidos por no contar con placa de taxi, sufriendo como consecuencia una multa, la remoción de su brevete o de su vehículo. Así, se observa como un gran grupo de taxistas hace uso de diversos recursos virtuales para poder enfrentarse, como bien plantea Bielich (2009), a un contexto de desamparo institucional y así poder mejorar sus oportunidades.

4.4. “Los apagones”: Un intento fallido

Regresando al argumento central del presente capítulo, la principal pregunta partía de la ausencia de un conflicto abierto entre taxistas tradicionales y taxistas de aplicación, y sobre el tipo de relaciones que se construían en su lugar. En ese sentido, hablamos de integración debido a que, por las condiciones contextuales y la ausencia de una reglamentación eficiente y barreras de ingreso, no han existido restricciones para que taxistas *de calle*, ya sean con placa de taxi o “*informales*”, se unan a las plataformas de taxis de aplicación, siendo hoy en día miles los taxistas con años de trayectoria que también son miembros de Uber, Didi o Cabify. En consecuencia, los taxistas, pese a haber llegado a las aplicaciones a partir de diferentes motivos, comparten un mismo medio de trabajo, hecho que ha propiciado el desarrollo de mecanismos conjuntos de resistencia entre taxistas tradicionales y de aplicación.

Sin embargo, argumentamos que estas resistencias cotidianas se encuentran arraigadas en la inmediatez y la supervivencia (Martucelli, 2015), lo cual limita la conformación de objetivos comunes a largo plazo que conglomeren a todos los taxistas en un intento por mejorar el servicio y sus condiciones de trabajo. Como planteó Bielich para el caso peruano, las tácticas de supervivencia se construyen en las interacciones de los actores en el marco de un sistema precario, en donde el actor debe optimizar sus recursos según más le convenga de manera creativa (Bielich, 2009: 102). Precisamente, los entrevistados, resaltan sus habilidades, como la

capacidad para generar confianza en los pasajeros, su disciplina y “su conocimiento sobre cómo evadir a la ATU”.

Partiendo de esta idea, planteamos que, si bien la existencia de cohesión social previo a la llegada de las aplicaciones era casi nula, este también ha sido un factor significativo en la imposibilidad de establecer objetivos comunes entre los taxistas. Como indicó Gregorio, *“actualmente al taxista no le interesa conformar gremios o manifestaciones, trabaja el día a día”* (Entrevista Sr. Gregorio, 2023). En ese sentido, explica que, si bien ellos tienen un sindicato de taxistas independientes, muchos no quieren afiliarse al sindicato debido a la percepción negativa del mismo, motivo por el cual sólo cuentan con menos de 500 afiliados. Debido a esta mentalidad de supervivencia, los actores están más pendiente de sus necesidades inmediatas, por lo que la conformación de redes más grandes de soporte y la identificación de intereses colectivos pierde importancia, falta “un objetivo común” (Entrevista Sr. Gerson, 2021).

Como planteó Martuccelli *“cuando las instituciones no brindan los insumos que requieres para existir como individuo. (...) los individuos tienen que desarrollar competencias para poder existir (...) Aparecen las vivezas, la desconfianza colectiva, el curro, la relación muy laxa con las normas, porque el individuo tiene el sentimiento de que en la jungla social (...) para existir como individuo tiene que hacer uso de todas las estrategias”* (Martuccelli, 2015: 102). En un entorno en el cual los sujetos deben priorizar sus necesidades inmediatas, la conformación de intereses colectivos pasa a segundo plano, aun cuando las necesidades son similares. Por el contrario, las tácticas y herramientas que ponen en práctica se centran en el mejorar sus oportunidades individuales.

En ese sentido, un ejemplo claro de esta ausencia de unidad se manifiesta en los intentos fallidos de realizar “apagones” contra las aplicaciones. Los apagones, de acuerdo con los testimonios de los taxistas, son el equivalente a un paro digital, apagándose la aplicación como medida de protesta frente a las bajas tarifas. Así, el objetivo es que, durante el día seleccionado, nadie trabaje y la empresa pierda ingresos. Estas ideas no son exclusivas del taxi, sino que se han utilizado en manifestaciones de motorizados de Rappi y Glovo en otros países. Como cuenta Negri (2020) para el caso argentino, la existencia de chats de WhatsApp y grupos en redes sociales han sido fundamentales para la organización por parte de los motorizados.

Ilustración 5

**Captura de pantalla de una publicación en el grupo de Facebook
CONDUCTORES DE UBER, BEAT, CABIFY, INDRIVER, DIDI, SATELITAL**



Fuente: Elaboración Propia. Exploración virtual en Facebook, 2022.



Fuente: Elaboración Propia. Exploración virtual en Facebook, 2022.

Sin embargo, los intentos de realizar “apagones” en Lima no han sido exitosos. Como se puede observar en los grupos de Facebook, cuando hay convocatorias a los apagones se anuncian días antes mediante publicaciones y avisos en los chats de WhatsApp; no obstante, estos apagones no han tenido una acogida significativa por

los taxistas. Cuando se le preguntó a los entrevistados acerca de estas iniciativas, explicaron que hay mucha desunión entre los taxistas y que nunca se ponen de acuerdo para acatar las convocatorias (Entrevista Sr. Gerson, 2021).

También, es importante considerar que muchos trabajan con varias aplicaciones, por lo que hacer apagones específicamente a una plataforma no es de su interés. Asimismo, cuando se dan estas iniciativas, las tarifas aumentan, por lo que la gente prende sus aplicaciones para recibir viajes por mejores precios, aprovechando la oportunidad por necesidad. Como indica Roberto, *“sólo apagarán unos 100 nomás, pero el resto son oportunistas, se van a querer aprovechar y sacar ese día más”* (Entrevista Sr. Roberto, 2021). En ese sentido, se explica que no hay conciencia entre los taxistas, pues la gente se aprovecha por necesidad económica. Así, Christian menciona lo siguiente:

“Hoy en día [julio del 2021] quieren hacer un apagón el 29, 30 y 31 de este mes contra Uber. Yo no uso Uber, hoy en día la mayoría de los taxistas generalmente trabajan con varios como Indriver o Beat. Lo que pasa es que en estos últimos días Uber ha bajado su tarifa, entonces la gente se está quejando. Es como hacer un paro, por así decirlo. ¿Y qué pasa cuando los conductores no se conectan? usualmente se pierde el servicio. ¿Pero qué pasa con los pocos que sí salen? que, al no haber movilidad, sube la tarifa, porque va a haber tarifa dinámica; entonces los que no acatan, van a tener un buen día” (Entrevista Sr. Christian, 2021).

Para concluir este capítulo, señalamos que, pese a no existir expresiones de organización y manifestación en las calles, y aun considerando la falta de éxito de los pocos intentos de resistencia más organizada como los “apagones”, los taxistas igual construyen tácticas para resistir frente a la adversidad (De Certeau, 1979). Ya sean las autoridades, el tráfico, la enfermedad o la mala situación del mercado; una gran parte de taxistas hace uso de diversos recursos que les permita mejorar sus oportunidades, tener más información y reducir riesgos frente a un contexto de desamparo institucional (Bielich, 2009). Precisamente, la evasión de las autoridades, las actividades de recaudación de fondos, entre otros; son tácticas creativas que los taxistas señalan que han construido y que existen “vivas a nivel de las prácticas sociales de los individuos” (Santos, 2018).

Sin embargo, argumentamos que estas acciones son contingentes y que no están pensadas con el objetivo de transformar el orden social o las leyes; por el contrario, están más orientadas a la supervivencia que a la transgresión (Santos,

2018). Pese a tener necesidades similares, sus tácticas de resistencia se construyen en el marco de la inmediatez y supervivencia, no llegando a generar sentidos ni valores compartidos como colectivo. Esto se evidencia en las entrevistas y al realizar la exploración virtual, donde se puede observar las demarcaciones que los taxistas establecen entre sí y el individualismo en sus narrativas. A continuación, en el capítulo V, se profundizará en esta idea.



CAPÍTULO V: ENTRE LA INTEGRACIÓN Y EL CONFLICTO ¿CÓMO SE RELACIONAN LOS TAXISTAS LIMEÑOS?

A lo largo de la presente investigación se ha planteado que, más allá de la aquiescencia y la rebeldía, lo que se ha dado es un fenómeno al que denominamos *integración conflictiva*, un proceso mediante el cual taxistas *de calle* y taxistas de plataformas se han integrado progresivamente, construyendo en el día a día formas de resistencia cotidiana sin llegar a conformar formas mayores de contestación organizada. No obstante, en el presente capítulo explicamos que este proceso de integración no ha sido armonioso y que, al entrar en interacción individuos de orígenes y trayectorias laborales tan diversas, individuos quienes transitaban entre el servicio de taxi *de calle* y otros oficios, que fueron profesionales, estudiantes o que nunca trabajaron en otro rubro, individuos con diferentes expectativas y valoraciones respecto a su trabajo; en lugar de construirse un modelo unitario de taxista, se construyen múltiples sujetos. Como consecuencia, pese a no enfrentarse, los taxistas no se identifican como un colectivo, construyendo fronteras simbólicas entre sí, barreras invisibles las cuales se materializan a través de discursos y acciones que limitan la conformación de resistencias conjuntas que respondan a los intereses colectivos de todos (Lamont & Molnár, 2002).

Para explicar la aparición de estas distinciones simbólicas entre los taxistas y cómo se manifiestan en la práctica, nos remitimos a dos conceptos: fronteras simbólicas e identidad. Respecto al concepto de identidad, utilizamos a Hall, cuyo aporte nos parece pertinente para el caso a estudiar. El autor afirma que las identidades se construyen a través de las prácticas, discursos y posiciones; los cuales muchas veces pueden superponerse o, incluso, antagonizar (Hall, 2003). De esta manera, la identidad o identidades están sujetas al constante cambio y, a su vez, al proyecto de vida del sujeto. Por otra parte, las identidades también surgen en el medio de un juego constante de poder, por lo que también son un producto de la demarcación y de la diferencia (Hall, 2003). De esta manera, Hall afirma que la identidad necesariamente se construye a través de la relación con el *Otro*, la relación con lo que lo que el sujeto dice no ser (Hall, 2003: 20). Partiendo de estas ideas, desarrollamos que la identidad de los taxistas se construye en función a sus trayectorias laborales, trayectorias que son heterogéneas e influyen diferentes percepciones, expectativas y valoraciones sociales sobre el trabajo que realizan.

Entonces, si entendemos que la identidad también se construye como una negación de lo que no se es, el concepto de fronteras simbólicas resulta pertinente para explicar las interacciones y prácticas de los taxistas. Lamont y Molnár explican que los límites o fronteras simbólicas son el conjunto de distinciones conceptuales que construyen los actores para categorizar objetos, personas o prácticas. Así, estas fronteras separan a las personas y crean grupos en donde se comparten sentimientos de similitud y pertenencia (Lamont & Molnár, 2002: 168). En pocas palabras, las fronteras simbólicas son espacios de significación de la igualdad y la diferencia, en donde los actores construyen un “yo” o un “nosotros” respecto a un “Otro”. Asimismo, es importante considerar que las construcciones que se producen hacia ese “otro” no se dan en condiciones neutras, sino que se ponen en juego relaciones de poder estructurales que determinan los efectos de realidad que dichas subjetividades (Paniagua, 2006). Estas fronteras, entonces, no serían arbitrarias, sino que interfiere una dimensión estructural, construyendo espacios difusos de segmentación. Así, este concepto nos permite ahondar en el tipo de relaciones que se construyen entre los sujetos de nuestro estudio, analizando los significados que ellos mismos construyen y cómo estos repercuten en sus prácticas y dinámicas.

Habiendo definido ambos conceptos, ¿Cómo son las relaciones que los taxistas construyen entre sí? ¿Cómo entender la ausencia de cohesión social? A partir de las entrevistas realizadas observamos que los taxistas entrevistados reflexionan y elaboran discursivamente la manera en la que valoran socialmente su trabajo. Así, se profundizó en las trayectorias laborales de los entrevistados para vincular el “proyecto de vida de los sujetos” con sus prácticas (Hall, 2023) y poder responder a las preguntas planteadas. Asimismo, la exploración virtual nos ayudó a profundizar y verificar algunos de los puntos que las entrevistas abordaron, verificando si existen disonancias entre la información que los entrevistados brindan y las prácticas de estos.

En ese sentido, el presente capítulo se divide en dos partes. En primer lugar, en el siguiente acápite se narrarán brevemente las *trayectorias laborales* de los entrevistados, haciendo énfasis en las experiencias e hitos más importantes de sus vidas laborales. Así, se da cuenta de los cambios que experimentan los taxistas en sus condiciones de trabajo, en la valoración que tienen de sus empleos y en las distintas posiciones que van ocupando a lo largo de su trayectoria. A partir de ello, se

busca encontrar regularidades en sus experiencias que nos permitan profundizar en las relaciones que construyen los taxistas entre sí.

Posteriormente, en el segundo acápite, se profundizarán en las fronteras simbólicas (Lamont & Molnár, 2002) que los taxistas demarcan entre sí a partir de las identidades que construyen a lo largo de sus trayectorias. Así, planteamos que, si bien no se ha dado un conflicto antagónico entre taxistas *de calle* y de aplicación, la existencia de estas fronteras simbólicas son un reflejo de que esta integración producto del uso compartido de un mismo recurso (la aplicación) no necesariamente lleva a la conformación de objetivos comunes entre todos los taxistas. Si bien los taxistas identifican problemas que los afectan a todos por igual, la necesidad inmediata y la demarcación social que construyen limita la conformación de agendas en conjunto, exacerbándose el carácter individualizado del taxista limeño

5.1. Transitando: Sobre las trayectorias laborales de los taxistas

Uno de los puntos que se mencionó a lo largo del Capítulo III es que no es posible hablar del servicio de taxi *de calle* en Lima como una ocupación en el sentido tradicional de la palabra. Al profundizar en los “efectos ocupacionales” (Atkinson, 2009) del ser taxista, nos encontramos con que no existe homogeneidad al interior del rubro y que, por el contrario, existen trayectorias heterogeneas, expectativas y valoraciones diferentes respecto al trabajo del taxi. En ese sentido, identificamos que el comparar el taxi convencional *de calle* de Lima y los taxistas de aplicación como dos grupos ocupacionales homogéneos que antagonizan, resulta limitado para el presente caso. Si bien la categoría ocupacional es un concepto que resulta de gran utilidad en la sociología laboral para comprender los fenómenos en el mundo del trabajo y de estratificación; proponemos que, para profundizar en las relaciones que se construyen entre los taxistas, resulta pertinente el explorar las trayectorias laborales de los individuos.

De esta manera, en este capítulo proponemos que es más enriquecedor conocer el tránsito que realizan las personas a través de su vida laboral, dando cuenta de los cambios que experimentan en sus condiciones de trabajo, en la valoración que tienen de sus empleos y en la variación respecto a las posiciones que van ocupando a lo largo de su vida. Por ello, la presente investigación parte de indagar en las *trayectorias laborales*, pues estas nos permitirán profundizar en los múltiples sujetos que

conforman el rubro del taxi en Lima y en cómo trayectorias diferenciadas construyen sujetos diferenciados que pueden entrar en conflicto aún dentro de un mismo rubro u ocupación. A continuación, se realizará un breve recorrido a lo largo de los hitos más importantes de las trayectorias de los *taxistas de calle* -formales e informales- y los taxistas de aplicación que recién ingresan al rubro mediante su paso por las aplicaciones. Se comenzará exponiendo la experiencia educativa y la primera inserción laboral hasta su ingreso al rubro del taxi. Finalmente, se explicarán sus expectativas laborales.

5.1.1. Trayectorias laborales de los taxistas que comenzaron en “la calle”

Cuando pensamos en un taxista *de la calle*, la primera imagen que evoca nuestro imaginario es, quizá, la de un pequeño Tico amarillo de brillantes franjas rojas y blancas y un casquete desgastado; o tal vez pensemos en un profesional que terminó manejando una *Stationwagon*, cuya imagen está arraigada en el folclore capitalino de los años 90. Asimismo, otras palabras asociadas al taxi limeño son *Informalidad, inseguridad y desorden*; las cuales surgen en el imaginario colectivo. Pero ¿Qué define realmente a un taxista en Lima? más aún ¿Cómo se llega a ser taxista en Lima? A diferencia de un ingeniero, un arquitecto o un psicólogo, uno no estudia para ser taxista y, al igual que otros oficios no especializados, los motivos que insertan a los individuos en este rubro, son diversos. A continuación, expondremos las trayectorias laborales de 7 taxistas *de calle* que, por diversos motivos, terminan incorporándose a las empresas de aplicativos.

Para abordar las trayectorias laborales de los taxistas se comienza por observar los antecedentes educativos de los entrevistados y la transición al mercado de trabajo. Si bien la experiencia educativa como indicador aislado no dice mucho, aproximarse a una idea del nivel educativo permite establecer el vínculo con la inserción laboral de los sujetos y tener una idea preliminar de cómo situar al individuo en el espacio social (Atkinson, 2009).

Así, del total de los 7 entrevistados que ya eran taxistas antes de ingresar a los aplicativos; se encuentran tres tendencias con respecto a este primer momento de las trayectorias laborales. En primer lugar, hay un grupo de entrevistados que, al terminar sus estudios secundarios, logran realizar estudios superiores/técnicos que no son concluidos por diversos motivos -Ezequiel y Luis-. Así, en lugar de retomar sus

estudios, transitan a lo largo de diferentes empleos antes de asentarse como taxistas de manera permanente. Un segundo grupo lo componen los entrevistados que, concluidos sus estudios secundarios, pasan de manera casi inmediata al rubro de taxi -Brayan y César-. Finalmente, el tercer grupo consiste en aquellos que han transitado entre estudios técnicos o universitarios y diversos empleos; y que han utilizado el taxi como un medio para poder financiar dichos estudios -Christian, Juan Carlos y Jaico-.

En el caso de quienes tienen estudios incompletos que no han sido retomados - Ezequiel (47) y Luis (49)- ambos terminaron la secundaria y tuvieron la oportunidad de realizar estudios técnicos y/o universitarios; sin embargo, estos no fueron culminados. En su lugar, los entrevistados optan por insertarse en el mercado laboral y transitar a lo largo de diferentes empleos, hasta que ingresan al taxi por accidente. En el caso del segundo grupo -Bryan (28) y César (31)- ambos sólo lograron culminar la secundaria. Así, ambos comparten el hecho de haber ingresado al rubro de taxi de manera inmediata al terminar el colegio y de ejercerlo como única actividad. Por último, el tercer grupo -Jaico (27 años), Christian (28) y Juan Carlos (32), pese a tener trayectorias diferentes, comparten el hecho de que han utilizado el trabajo como taxistas como una herramienta para complementar sus estudios superiores o técnicos -ya sea que los hayan culminado o no- y que ingresaron al rubro del taxi desde muy jóvenes, en contraste con el primer grupo.

Habiendo ya expuesto las experiencias educativas de los entrevistados, conviene profundizar en la relación de ésta con la inserción laboral de los mismos. Con respecto al primer grupo, se observa que los entrevistados, en lugar de retomar sus estudios, se insertaron en el mercado laboral. En ambos casos, son personas que, pese a dejar sus estudios superiores inconclusos, tuvieron las oportunidades de conseguir trabajos estables en donde se desempeñaron por años y adquirieron conocimientos en el área de servicios y atención al cliente. De esta manera, los dos transitaron a lo largo de diferentes empleos y oportunidades, llegando al rubro de taxi por motivos de necesidad. Asimismo, es importante resaltar que, para Ezequiel y Luis, el entrar al rubro de taxi de manera permanente supone un punto de quiebre con respecto a su trayectoria laboral, vinculado particularmente a una situación de pérdida de empleo.

En el caso del segundo grupo, quienes al concluir sus estudios escolares pasan inmediatamente a *taxear*, encontramos que el taxi ha sido el primer trabajo realizado

de manera sostenida y que ninguno ha realizado estudios superiores ni técnicos. Igualmente, ambos estuvieron involucrados desde jóvenes con el mundo del transporte, ya sea por la familia o por el entorno en donde vivían. En el caso de Cesar, él comenta que tenía familiares transportistas, por lo que conocía el rubro, mientras que, en el caso de Brayan, él también ya había tenido un acercamiento dada su experiencia como cobrador de combi en su adolescencia. En ese sentido, en ambos casos no hubo un momento de transición entre los estudios y el *taxeo*.

Finalmente, en el caso del último grupo -Christian, Jaico y Juan Carlos-, finalizados sus estudios secundarios tuvieron la oportunidad de transitar entre estudios superiores, el taxi y otros empleos. En el caso de Christian, al acabar la secundaria pasa a trabajar a un *Callcenter*; sin embargo, a los 21 años saca su licencia y se pone a *taxear* contra la voluntad de su padre. De esta manera, Christian utilizó el taxi como una herramienta para poder generar ingresos y a la vez estudiar su carrera, la cual aún queda pendiente de culminar. En el caso de Jaico, él sí pudo concluir, a la fecha, sus estudios técnicos, y se encuentra estudiando otra especialidad; sin embargo, el taxi fue la principal ocupación ejercida durante un momento significativo de su vida, permitiéndole financiar su carrera técnica. Por último, Juan Carlos trabajó como taxista informal mientras estudiaba idiomas con el objetivo de financiar sus estudios. Posteriormente, Juan Carlos obtiene un trabajo en atención al cliente en un crucero, trabajo que realizó de manera intermitente por temporadas junto a la actividad del taxi.

Una vez en el rubro del taxi, conviene profundizar en las experiencias de los taxistas como taxistas *de calle* antes de incorporarse a las aplicaciones y durante su afiliación a las mismas. Así, respecto al primer grupo encontramos que, una vez que los dos entrevistados ingresan al rubro de taxi, este ha sido realizado como una ocupación principal.

En el caso de Ezequiel, él cuenta que comenzó en el año 2000 trabajando como taxista informal con un carro escarabajo; no obstante, al poco tiempo logra comprar un auto y formalizarlo como taxi a través de las empresas afiliadoras de taxi. De esta manera, desde que pierde su trabajo en el año 2008, se mantuvo trabajando de taxista como ocupación principal, alternando entre el taxi *de calle* y los servicios particulares realizados a una cartera de clientes. Sin embargo, en el año 2015 hubo una caída económica en el rubro. Como consecuencia de la entrada de las aplicaciones, sus

clientes ya no lo llamaban y la calle se encontraba vacía debido a que las personas preferían utilizar estas plataformas. Por ese motivo, se ve obligado a afiliarse a estas empresas, las cuales, si bien inicialmente ofrecían beneficios, rápidamente se abaratan, afectando a los taxistas. Así, actualmente opta por trabajar prioritariamente con sus pasajeros particulares, debido a que sólo trabajar con aplicaciones no es rentable.

En el caso de Luis, él comienza a trabajar como taxista de empresa, motivo por el cual no se ha formalizado⁵⁴. Durante su experiencia, trabajó por años transportando pasajeros para empresas de comida rápida e incluso trabajó por un año como taxista *de calle e informal*; sin embargo, poco tiempo después regresa a trabajar como taxista de empresa. En el año 2014, al regresar a trabajar en empresa, ingresa a trabajar a Easy Taxi cuando esta empresa recién se había formado y los precios de las carreras eran bastante favorables. Posteriormente, ante el ingreso de Uber, Luis decide afiliarse a la empresa, debido a que le aseguraba más ingresos en un menor tiempo; sin embargo, como consecuencia de la actual saturación de aplicaciones, trabajar con aplicaciones no basta, motivo por el cual trabaja con clientes particulares y como taxista de empresa en las noches.

Respecto al grupo de quienes ingresan al rubro de taxi como primer empleo, César, quien vive en San Juan de Lurigancho, comenta que decide dedicarse al taxi a los 19 años. Así, mientras sacaba su licencia, trabajó en un almacén y haciendo taxi colectivo, cubriendo rutas que salían de su distrito de San Juan de Lurigancho hacia el centro de Lima. Posteriormente, se convierte en taxista a tiempo completo, trabajando en la calle como formal independiente. Cuando ingresan las aplicaciones en el 2014, César comenta que trató de afiliarse; sin embargo, lo rechazaron debido al año de su vehículo (alquilado). En el año 2016, por motivos personales, logra comprar un auto propio y se afilia a Uber, mientras las tarifas y bonificaciones aún eran altas. Posteriormente, se retira de Uber e ingresa a dos aplicativos, en los cuales trabaja hasta hoy en día. Al igual que los anteriores entrevistados, César enfatiza hoy en día las tarifas han subido y que hay demasiadas aplicaciones y competencia por las carreras. Por ese motivo, actualmente procura trabajar con clientes conocidos, utilizar la aplicación y a la vez *taxear* en la calle.

⁵⁴ Es importante mencionar que las empresas de taxi sí deben formalizar a sus conductores; sin embargo, la empresa en la que se desempeña ha mantenido a los conductores como particulares.

En el caso de Brayan, quien vive en el mismo distrito, él ingreso directamente a *taxear*, haciendo también servicio de taxi colectivo en su zona. Así, pasa a ser taxista a tiempo completo, siendo este su único trabajo en 13 años. Cuando ingresan las aplicaciones, él no quería afiliarse, debido a que le gustaba trabajar en *la calle*; sin embargo, explica que no podía competir contra estas plataformas y tuvo que ingresar a ellas. Así, comenta que comenzó trabajando en Uber y que luego se pasó a Taxi Beat, debido a que su demanda era mayor. Hoy en día, Brayan cuenta que no basta con trabajar con un aplicativo, motivo por el cual está trabajando en dos aplicativos, en la calle y haciendo movilidad a un grupo de clientes que ha logrado guardar a lo largo de su trayectoria como taxista.

Finalmente, respecto al último grupo, Christian manifiesta que trabajó en un *call center*, pero no le bastaba para pagar sus estudios; por ese motivo, empieza a *taxear* por necesidad. Así, comenta que en un inicio tuvo complicaciones para ser taxista debido a que tuvo que alquilar un vehículo de taxi; sin embargo, en el año 2015 logra comprarse un auto e inscribirlo como vehículo *Remisse*⁵⁵. Respecto a los aplicativos, Christian comenta que en un inicio él trabajaba sólo como taxista *de calle* y se mostraba reacio a entrar a los aplicativos debido a la costumbre, pese a que tenía amigos que le comentaban de sus ganancias en Taxi Beat. Sin embargo, cuando se da cuenta de que las carreras en las calles se habían reducido, decide ingresar a Easy Taxi. En ese entonces explica que percibía que las tarifas eran más altas y el esfuerzo realizado era menor; no obstante, cuando los precios bajan, Christian pasa de Easy Taxi a trabajar en varios aplicativos como Uber, Indriver y Taxi Beat. Hoy en día, comenta que no basta solo con estar en un aplicativo para solventarse, por lo que trabaja como chofer en una clínica algunos días a la semana y de noche *taxea* en la calle.

En el caso de Jaico, él comienza a *taxear* en el año 2014 como informal con el objetivo de poder obtener ingresos y pagar su carrera. De esta manera, se dedica 2 años a trabajar como informal hasta que en el año 2016 se compra un vehículo más moderno con el cual ingresa a trabajar a Taxi Beat, debido a que en la calle ya no había tantos pasajeros. Durante ese período de tiempo, utiliza el taxi para pagar sus estudios en computación. En el 2017 termina su carrera y consigue otros empleos,

⁵⁵ Con el actual reglamento aprobado por la ATU en julio del 2023, esta modalidad va a desaparecer, existiendo sólo las modalidades de taxi independiente y taxi ejecutivo.

por lo cual el taxi por aplicativo pasa a ser un trabajo nocturno. Así, cuenta que estuvo trabajando en la Municipalidad del Callao, de donde salía en la tarde para dedicarse a *taxear*. Además, hasta el año pasado estuvo en una empresa de mecánica. Sin embargo, durante la pandemia no tenía otro trabajo, por lo que sólo podría dedicarse al taxi, tanto *de calle* como de aplicaciones.

Por último, en el caso de Juan Carlos, el taxi comenzó como una herramienta para financiar sus estudios a los 19 años, trabajando inicialmente haciendo colectivo por su distrito -Carabayllo- y como *informal*. Sin embargo, eventualmente consigue una oportunidad laboral para trabajar en un crucero, motivo por el cual el taxi pasa a ser una ocupación que se realiza a tiempo completo, pero por temporadas, cuando la temporada de cruceros acaba. No obstante, desde hace tres años está permanentemente en Lima, entrando a Uber por motivos de necesidad. Así, él se compra un auto propio, el cual decide formalizar como *Remisse* y a la vez utilizar para trabajar como parte de las aplicaciones. Asimismo, al igual que los otros dos, comenta que hoy en día no basta solo con trabajar con una aplicación, utilizando dos aplicaciones, taxi Remisse y pasajeros propios que le permiten cubrir sus ingresos.

Con relación a las expectativas laborales, podemos encontrar dos tendencias. Por un lado, están Luis y Ezequiel, quienes tienen dentro de sus planes a futuro el quedarse en el rubro de taxi. Por el contrario, están Brayan, César, Christian, Jaico y Juan Carlos; quienes comentan que dentro de sus expectativas laborales se encuentra el continuar con sus estudios o emprender un negocio propio. En este punto, el factor diferencial es la edad, pues los primeros dos entrevistados son mayores de 40 años, mientras que el segundo grupo no pasa de los 32 años.

Así, los primeros consideran que tienen aún "*para rato*" en el rubro del taxi. Luis explica que si bien llega un momento en que muchos taxistas se cansan, eso todavía no ha ocurrido con él y comenta que aún tiene 10 años más para trabajar en el rubro. Además, él enfatiza que le gusta el trabajo que realiza y que lo hace de la manera más profesional posible. Asimismo, Ezequiel, al igual que Luis, comenta que él tiene expectativas de seguir siendo taxista a futuro y que le gustaría que el servicio de taxi mejore, debido a que disfruta su trabajo.

Por el contrario, los entrevistados más jóvenes manifiestan que no tienen intenciones de quedarse trabajando como taxistas a largo plazo. Tanto César, y

Brayan, que entraron directamente al rubro de taxi, como Christian, Jaico y Juan Carlos, quienes han tenido otros trabajos; comentan que a futuro tienen otras expectativas. Así, Brayan explica que ya tiene 13 años trabajando como taxista y que para él es algo momentáneo. A corto plazo, le gustaría dedicarse al transporte de vehículos de carga y eventualmente poder estudiar mecánica automotriz (Brayan, 28). En el caso de César, él también tiene la intención de cambiar de rubro, pues dice que “*no es un trabajo para el futuro*” (César, 31). Igualmente, Jaico cuenta que solo lo realiza de manera momentánea y que, como sigue estudiando, planea trabajar en alguna empresa asociada a sus estudios. Así, explica que, si bien el trabajo como taxista es divertido, no tiene seguro social ni los beneficios de estar en planilla (Jaico, 27).

Finalmente, Christian y Juan Carlos explican que contemplan la posibilidad de iniciar un negocio propio a futuro. Así, el primero cuenta que quiere terminar sus estudios y abrir un taller mecánico automotriz, y que si bien no descarta el *taxear* en sus tiempos libres -pues comenta que le gusta y entretiene-, no desea dedicarse solamente a esto, sino obtener un trabajo estable (Christian, 28). Igualmente, Juan Carlos cuenta que tiene expectativas de continuar con un negocio que su papá dejó antes de fallecer, o de regresar al antiguo trabajo que tenía, pues el ser taxista actualmente no es rentable (Juan Carlos, 32).

5.1.2. Trayectorias laborales de los taxistas que comienzan con las aplicaciones

Los taxistas tradicionales, convencionalmente llamados taxistas *de calle*, son aquellos que, formales o *no formales*, se han desempeñado como taxistas antes del ingreso de las aplicaciones de taxi a la ciudad. Los entrevistados mencionados en el acápite anterior son casos de taxistas *de calle* que, por diversos motivos, se incorporaron a los aplicativos trabajando de manera híbrida, alternando entre diversas plataformas y, a la vez, *taxeando* en la calle. Sin embargo, ¿Qué pasa con los conductores que recién comienzan en el rubro cuando ingresan a los aplicativos?

Para comenzar, revisaremos los antecedentes educativos de los entrevistados. Así, de los 11 taxistas entrevistados, son 4 los que recién se han incorporado al rubro con el ingreso de las aplicaciones de taxi. De este número, considerando el último nivel educativo alcanzado, la mayoría, con excepción de Gerson, han concluido sus estudios, ya sean técnicos o universitarios. Así, en contraste con el anterior grupo de

entrevistados, una primera observación relevante es que aquellos que recién ingresan al rubro del taxi a partir de afiliación a las aplicaciones se caracterizan por ser profesionales ya constituidos. Además, este grupo comparte el hecho de que, al concluir sus estudios, se inserta en el mercado laboral desempeñándose en empleos relacionados a sus carreras. Sin embargo, debido a un hito en su trayectoria laboral, abandonan sus trabajos y se independizan trabajando como taxistas de dichas plataformas.

Así, en el caso de Javier, de 35 años, él concluyó sus estudios de psicología en la Universidad Ricardo Palma y se dedicó a trabajar en una empresa en el área de recursos humanos. Posteriormente, trabajó en diferentes empresas en la misma área, hasta que llegó a su último trabajo previo a dedicarse al aplicativo en el año 2019. En el caso de Gerson, él comenta que en el pasado ha estudiado dos ciclos de gastronomía y cuatro ciclos de informática y, hasta antes de la pandemia, había estado estudiando administración de empresas y *taxeando* para pagarse su carrera. De esta manera, pese a dejar sus estudios inconclusos, se ha desempeñado en diferentes áreas de trabajo tanto en Venezuela como en Perú. Respecto a Jaime, de 47 años, al culminar sus estudios técnicos como electricista, ingresa a trabajar a una empresa por 25 años. Ahí, comenta que trabajó por años en diversas áreas relacionadas al mantenimiento de equipos hasta el 2018, año en que es despedido. Finalmente, en el caso de Roberto, él es profesional universitario en educación, rubro en el que se desempeñó por años; no obstante, posteriormente pasó por diferentes trabajos fuera del área educativa, hasta que ingresa a las aplicaciones en el año 2018.

A partir de ello se entiende que los taxistas que no tenían experiencia *taxeando* previo a su paso por las aplicaciones, comparten la presencia de un hito disruptivo en su trayectoria laboral, hito que genera una separación de su trabajo anterior y la independización por medio del trabajo como taxistas. Así, encontramos dos tendencias: Aquellos que perdieron su trabajo porque fueron despedidos y recurrieron al taxi por aplicativo para poder generar ingresos -Javier y Jaime-; y quienes por decisión propia se retiran de sus empleos y entran al taxi -Gerson y Roberto-.

En el caso de Javier, su último trabajo fue en el área de recursos humanos de una empresa. Así, él explica que hubo dos motivos por los cuales se inició como taxista de aplicación. En primer lugar, comenta que un compañero le dijo que sus

ganancias en Uber trabajando sólo de noche equivalían al 40% del sueldo que tenían en ese entonces; sin embargo, no es hasta que Javier se queda sin trabajo en el año 2019 que decide incorporarse a Uber con su vehículo de placa particular. Una vez trabajando en Uber, él comenta que se da cuenta de que como taxista ganaba casi lo mismo sin el estrés y la presión de un trabajo de oficina. Así, hoy en día, él se dedica al taxi como una ocupación principal, saliendo a las 5 de la mañana al mediodía, y de 4 de la tarde a 10 de la noche.

En el caso de Jaime, él trabajó durante 25 años en una empresa hasta el 2018, año en que es despedido. Debido a ello, decide emprender un negocio propio de electricista, pero no era un trabajo fijo. Así, ante la necesidad, opta por comprarse un carro y empezar a trabajar haciendo movilidad a sus contactos y suscribiéndose al aplicativo, el cual usa cuando no trabaja con clientes fijos. Hoy en día, explica que ser taxista es su ocupación principal y que trabaja no solo en aplicativos, sino también con clientes fijos y en la calle. Además, comenta que está en proceso de formalización, pues hasta ese entonces ha trabajado con un vehículo particular. Así, cabe destacar que, en los dos casos, se trata de personas que han estudiado una carrera y se han desempeñado en un oficio asociado a sus estudios, pero que, sin embargo, fueron despedidos de sus trabajos. En consecuencia, deciden afiliarse a los aplicativos para comenzar a *taxear* y generar ingresos.

Por el contrario, encontramos a quienes por voluntad propia deciden retirarse de sus empleos para dedicarse a *taxear*. En el caso de Roberto, él comenta que antes había trabajado en una agencia de exportación de aduanas, en donde consideraba que su situación económica era muy buena; sin embargo, producto de un accidente que tuvo, fue despedido. Posteriormente, entra a trabajar a una empresa como parte del personal de reparto, pero poco después decide independizarse. Así, por decisión propia, adquiere un carro propio de segunda mano a crédito y se inscribe a Uber, Cabify y Taxi Beat para trabajar como taxista. Hoy en día, trabaja mayoritariamente transportando clientes fijos, ya que la plaza⁵⁶ ha bajado y no hay muchos pasajeros en la calle. Asimismo, complementa el taxi con un trabajo como repartidor de una panadería.

⁵⁶ Los taxistas le llaman plaza a la disponibilidad de clientes en la calle

En el caso de Gerson, él comenzó trabajando como mozo en Venezuela y posteriormente emprendió un negocio independiente. Así, comenta que su situación económica era bastante buena, pero que, al regresar a Perú, esta decae. En Lima, inicia trabajando como mozo y motorizado, pero por la necesidad de conseguir más ingresos, en el 2016 alquila un carro con placa de taxi de estación y se dedica a taxear como hobby por 3 meses. Poco después decide comprarse un auto particular para dedicarse a trabajar con aplicativos mientras a la vez trabajaba como mozo de un restaurante y motorizado. Así, él explica que entra al rubro por decisión propia, pues considera que es un mecanismo para generar más ingresos y, eventualmente, poder poner un negocio propio y mantenerse como independiente. Además, explica que en Lima retoma la universidad, estudiando administración de empresas en las noches y taxeano de día. Actualmente, Gerson trabaja en Uber, Cabify e Indriver, mientras que a la vez levanta gente *de calle* y realiza servicio de Courier.

Finalmente, con respecto a las expectativas laborales, podemos encontrar dos tendencias. Por un lado, un grupo de los entrevistados -Roberto (47) y Jaime (47)- considera que el hacer taxi es un ingreso extra que pueden mantener, mientras complementan con otras fuentes de ingresos; sin embargo, aún no tienen claridad respecto al futuro. En contraste, el otro grupo -Gerson y Javier- explica que sí bien no descartan la posibilidad de usar las aplicaciones de taxi en sus tiempos libres, el taxi no es un trabajo en el que planean quedarse. Por el contrario, enfatizan que esperan a futuro dejar de ser taxistas y tener un trabajo más estable, es decir, lo ven como una herramienta a futuro.

En ese sentido Gerson y Javier tienen bastante claro que el taxi es sólo una herramienta para poder conseguir otro empleo a futuro. En el caso de Gerson, es muy enfático con el hecho de que el taxi es una alternativa para poder montar un negocio a futuro, como el que tenía antes de la pandemia y que quebró. Así, explica que usaría las aplicaciones en su tiempo libre, pero que no son su prioridad ni su única alternativa. Igualmente, Javier no niega la opción de taxear en sus tiempos libres; sin embargo, tiene claro que a futuro busca tener un trabajo estable. Así, explica que dentro de sus expectativas a futuro está el hacer una empresa constituida para los 40 años, ya sea en el rubro de taxi o en algo relacionado a su carrera de psicología. Además, explica que, por lo pronto, su plan es retomar sus estudios de maestría en la Cayetano e ingresar a hacer servicio de taxi corporativo con un vehículo nuevo.

5.2. Identidad y fronteras simbólicas

En el anterior acápite, a partir de las entrevistas realizadas, observamos que los taxistas han experimentado diferentes trayectorias laborales e hitos en sus vidas, hitos que los terminaron posicionando en el rubro del taxi en la actualidad. Así, identificamos que no es posible hablar de un sujeto taxista y que los sujetos que conforman el rubro del taxi son extraordinariamente heterogéneos, de diversas edades, trayectorias, formación y expectativas. Así, no se trata de una ocupación estable en donde existen trabajadores con un conjunto de prácticas, subjetividades y valores compartidos; por el contrario, es un tipo de trabajo conformado por múltiples sujetos con diversas experiencias y para los cuales el taxi ocupa un lugar diferente en la construcción de su identidad.

En ese sentido, en el presente acápite argumentamos que, al entrar en interacción sujetos con trayectorias tan diversas, en la práctica los taxistas no solo se integran a través del uso compartido de un mismo medio de trabajo, generando que los límites entre el taxi *de calle* y de aplicación se vuelvan más difusos; sino que, en esa interacción, construyen su propia identidad, así como fronteras simbólicas entre sí, barreras invisibles las cuales se materializan a través de discursos y acciones (Lamont & Molnár, 2002). Así, argumentamos también que este fenómeno propio de Lima no implica la inexistencia de conflicto, y que este se puede vislumbrar no necesariamente en el antagonismo explícito, sino en otras maneras más sutiles.

En ese sentido, observamos que, por un lado, no se da un conflicto antagónico mayor entre taxistas *de calle* y de aplicación; sin embargo, igual no llegan a unirse del todo, no siendo capaces de construir agendas en conjunto pese a identificar problemas asociados a los altos precios, las bajas tarifas y la necesidad de regular las aplicaciones. Precisamente, consideramos que el conflicto se presenta en esa intersección, en la creación de mecanismos de demarcación y fronteras simbólicas que los taxistas elaboran al sentirse interpelados por personas de diversas trayectorias, orígenes y formas de ser y hacer taxi. Este hecho, sumado a la construcción de resistencias cotidianas ancladas en la inmediatez y la supervivencia, limita aún más la posibilidad de cohesión social y la construcción de objetivos y agendas comunes.

A continuación, antes de pasar a profundizar en ello, en la Tabla 1 a continuación resumimos las trayectorias laborales de los taxistas a partir de las regularidades y similitudes encontradas en sus experiencias. De esta manera, encontramos regularidades en los 11 entrevistados, los cuales dividimos en 5 grupos. El primer grupo está compuesto por Ezequiel y Luis, de casi 50 años, quienes actualmente consideran que se desempeñan como taxistas profesionales y tienen expectativas de mantenerse *taxeando*. El segundo grupo está compuesto por Brayan y Cesar, jóvenes para quienes el taxi ha sido su único trabajo y quienes desde la infancia tuvieron vínculos con el rubro del transporte. El tercer grupo está compuesto por Christian, Juan Carlos y Jaico, también jóvenes, pero para quienes el taxi ha servido como un medio para solventar sus estudios y/o complementar ingresos de otros empleos. El cuarto grupo está compuesto por Javier y Gerson, quienes, a diferencia de los anteriores, recién ingresan al mundo del taxi a partir de su paso por las aplicaciones y son muy enfáticos respecto a sus aspiraciones fuera del rubro. Finalmente, el último grupo está conformado por aquellos entrevistados que, también mayores al igual que el primer grupo, ingresan a las aplicaciones en búsqueda de mejorar sus ingresos, sin tener expectativas claras sobre su futuro.

Tabla 1:

Trayectorias Laborales

Grupo	Descripción
1	Personas mayores de 45 que no completaron estudios superiores y que han tenido diferentes oficios. Debido a un hito disruptivo, pierden su trabajo e ingresan al taxi. Tienen más de 10 años como taxistas y sí lo ven como un trabajo estable y a futuro.
2	Jóvenes sin estudios superiores que apenas terminan la secundaria, se vuelven taxistas por necesidad. Una vez dentro, no logran conseguir otros trabajos, sino que se mantienen en el área por años. Con el ingreso de los aplicativos, se ven en la obligación de afiliarse y a futuro esperan independizarse. En el futuro esperan dejar de trabajar como taxistas.
3	Personas menores de 35 que han utilizado el taxi como una herramienta para solventar sus estudios y/o complementar su trabajo durante su trayectoria. Actualmente, también trabajan en las aplicaciones. Sus expectativas a futuro están fuera del rubro.
4	Jóvenes que tuvieron previamente un trabajo estable y una posición económica mejor, la cual se vio afectada a partir de un evento disruptivo y utilizan las aplicaciones de taxi como una herramienta, con expectativas de conseguir un trabajo mejor en el futuro. También, se dedican al trabajo de taxistas o transporte a tiempo completo, alternando entre modalidades.
5	Señores mayores de 50, profesionales que, al ser despedidos, acaban en el servicio de taxi por aplicativo. Lo realizan como un cachueleo para obtener ingresos, mientras lo complementan con otras fuentes y, aunque no tienen claro qué harán a futuro, no descartan la posibilidad de continuar en el taxi.

Fuente: Elaboración Propia. Trabajo de campo, 2021

5.2.1. Identidades laborales: ¿Cómo es un taxista en Lima?

A partir de cierta rama de la literatura, podríamos pensar, en primera instancia, que existe una contraposición entre la identidad, prácticas, expectativas y valor social que se le asigna al trabajo de los taxistas de aplicación y los taxistas *de calle*. Cuando pensamos en cómo los taxistas ejercen su trabajo en la cotidianeidad, podríamos imaginar al taxista *de calle* cómo más “chacotero” y hablador, mientras que el de aplicación sería más mecánico y cortés. Podríamos pensar, también que los taxistas *de calle* se relacionan más entre sí, que se conocen del barrio o de los paraderos, mientras que los de aplicación trabajan de manera más independiente. Sin embargo, la presente investigación plantea que esta contraposición entre dos perfiles de taxista vinculados a dos ocupaciones diferentes (el taxi *de calle* y el taxi de ocupación), resultaría limitado.

Entonces, nos propusimos indagar en las trayectorias laborales con el objetivo de conocer y tener una idea preliminar de los múltiples sujetos que conforman el rubro del taxi en Lima y en cómo trayectorias diferenciadas construyen sujetos diferenciados que pueden entrar en conflicto aún dentro de un mismo rubro u ocupación. En ese sentido, la presente investigación parte de la premisa de que la construcción de identidades por parte de los sujetos es un proceso flexible que varía en función de las experiencias que el sujeto enfrenta a lo largo de su vida y del lugar desde el cual se le interpela (Hall, 2003). De esta manera, la identidad, o identidades, están sujetas al constante cambio y, a su vez, al proyecto de vida del sujeto.

Dicho esto, comprendemos que el taxista, al ejercer su trabajo, se encuentra en un constante proceso de interpelación. Al momento de trabajar, el taxista y el pasajero establecen una interacción particular, la cual es el componente fundamental del servicio de taxi. Durante esta interacción, el taxista es interpelado constantemente a partir de la relación que establezca con el pasajero, proceso que se encuentra atravesado por sus propias valoraciones sobre su trabajo, su posición socioeconómica y su trayectoria. Así, al preguntarle por la interacción con los pasajeros, los entrevistados manifiestan discursivamente qué tipo de imagen quieren reflejar, ya sea el de un taxista profesional y cordial, “con calle”, uno que es “avezado”, entre otros. Estas formas de percibirse a sí mismo, consideramos, están influenciadas por sus trayectorias laborales y pesan al momento de relacionarse entre sí.

A continuación, se explicará cómo cada grupo de taxistas construye su propia identidad, profundizando en la percepción que tienen los entrevistados sobre sí mismos y su trabajo. Posteriormente, en el *acápite* 5.2.2. se profundizará acerca de las percepciones que tienen sobre “el otro”, planteando que, en la práctica, los taxistas construyen discursivamente fronteras simbólicas, las cuales si bien no trascienden a convertirse en fronteras sociales (Lamont & Molnár, 2002), una disputa real por el acceso a recursos o la calle, limitan la conformación de sentidos colectivos y objetivos en común.

En ese sentido, a partir de las trayectorias y grupos presentados en el anterior *acápite*, encontramos que el grupo 1 considera que se han desempeñado como taxistas “*profesionales*”. ¿Qué quiere decir esto? Pese a las diferencias en sus trayectorias, ambos enfatizan en su discurso la importancia de trabajar de manera eficiente, la profesionalidad, de la amabilidad y la generación de confianza con el pasajero. Así, consideran que, debido a sus años de experiencia y su edad, han logrado obtener un conocimiento sobre cómo se *taxea* correctamente. Asimismo, al enunciarse a sí mismos, toman distancia de aquellos que, en sus palabras, no son lo suficientemente disciplinados.

“Yo siempre he tratado de conversar, hablarles, aproveché antes de la pandemia de poder lograr que varios clientes de los aplicativos que vivían cerca de mi zona, les daba tarjeta de presentación y les decía “yo no solamente trabajo de esta forma con los aplicativos, yo también trabajo así, yo soy serio en mi trabajo (Ezequiel, 47).

“Entonces ya te vas haciendo de una cartera y esa cartera te jala otras personas. O sea, ya entras a un círculo social, obviamente que es por temas de tu puntualidad, por temas de tu honradez, tu discreción y todo ese tema [...] Son todo ese tipo de cosas que se van creando a través de la confianza, pero son cosas que uno también se las gana” (Luis, 49)

De esta manera, lo “profesional” se refleja en la disciplina y en la forma de interactuar con los pasajeros, manifestando confiabilidad, honestidad y un buen trato. De igual manera, al expresarse de su vínculo con otros taxistas, resaltan que mantienen un trato de enseñanza tanto en las redes sociales como con algunos conocidos, presentándose como personas que están en la posición de dar consejos y

educar a otros respecto al rubro. Así, consideramos este punto importante, pues ambos entrevistados enfatizan discursivamente su forma correcta de trabajar asociada a su experiencia en el rubro de atención al cliente, los años de haber trabajado como taxistas y la afirmación de que ellos han elegido seguir trabajando como tal.

En el caso del grupo 2, por el contrario, al ser personas que *taxean* desde que terminaron la secundaria y que han tenido previamente contacto con el mundo del transporte, resaltan que tienen “calle”, “viveza”, conocimiento y osadía. Asimismo, comentan que, durante su paso como taxistas, han hecho conocidos, particularmente en las rutas y en los paraderos, así como en los sitios de descanso. Sobre ello, explican que no son necesariamente amigos; sin embargo, al referirse a ellos hablan de un “nosotros”, de “compañeros” o “muchachos”, resaltando un sentido de colectividad y pertenencia.

Asimismo, ambos manifiestan preferir el taxi *de calle*, debido a que la gente era más habladora y el trato era más horizontal, y si bien la calle no estaba exenta de problemas; el grupo dos coincide en que la gente era más conversadora: “*Es diferente, la gente de calle te conversa más, la gente de aplicativo a veces ni te conversa*” (Brayan, 28). También, ambos comparten la idea de que un taxista tiene que estar preparado para cualquier tipo de situación y estar atento a las señas y gestos de los pasajeros. Así, también enfatizan que están acostumbrados a lidiar con todo tipo de tratos y que, en casos extraordinarios, están dispuestos a responder a esos malos tratos que pueden llegar a recibir. De esta manera, resaltan el tener “calle” y enfatizan su viveza u osadía para enfrentarse a otros taxistas en la calle si la situación lo amerita. Como dice César “*conoce la ciudad como la palma de su mano*” y es que en contraste con la idea de “profesionalismo” del primer grupo, César y Brayan resaltan que “*han hecho de todo*”.

Igualmente, en el caso del grupo 3, por haber empezado también en el rubro del taxi desde muy jóvenes, destacan que el taxista debe ser una persona con “calle”, que es capaz de ir a todos lados, que conoce y que se arriesga así sean zonas peligrosas. Así, Juan Carlos cuenta que “*ser taxista es como una aventura*”, mientras Jaico y Christian enfatizan que se mandaban a zonas donde “*nadie iba*”, como el Callao o San Juan de Lurigancho, aprendiendo a identificar y evadir el peligro de la ciudad. Con la llegada de las aplicaciones, comentan que la interacción antes de las

aplicaciones era más sociable, mientras que hoy en día el respeto es “*una norma*” impuesta por la aplicación en lugar de algo que uno elige como parte de su forma de trabajar. De esta manera, los tres reconocen que anteriormente la interacción con los pasajeros era más fluida y horizontal y que enfrentaban todo tipo de experiencias en la calle. También, los tres enfatizan que trabajan tranquilos y que hay que hacer el servicio lo mejor posible, ser responsable y atender bien a los pasajeros:

“Pero hoy en día con los aplicativos se ha vuelto muy aburrido. Ya las personas suben, los llevas a su destino y ahí queda. Muy poco te buscan una conversación. Pero antes tenías que hablar sí o sí. Hasta el mismo pasajero te buscaba la conversación sí o sí, porque, así como el conductor busca la conversación a una persona que tal vez sospecha, le busca la conversación para ver cómo piensa, como reacciona y su manera de hablar” (Christian, 28).

En el caso del cuarto grupo, encontramos que se caracterizan por ser personas que tuvieron previamente un trabajo estable o una línea profesional sólida, la cual se vio afectada a partir de un evento disruptivo. En el caso de Gerson fue la crisis en Venezuela y en Javier que lo despidieron. Así, se resalta la diferencia entre su situación económica anterior y la presente; y comparten el hecho de que los 2 tienen expectativas de conseguir un trabajo mejor, viendo el taxi como una herramienta para conseguir mejores oportunidades. Un punto importante para ellos, además, es la noción de emprendimiento y la autoexigencia. Así, tanto Javier como Gerson argumentan que se consideran libres y que hacen las cosas para sí mismos, sin un jefe que les diga qué hacer o les ponga restricciones.

Asimismo, para este grupo, su idea de ser taxista es bastante más neutral y respetuosa. A diferencia de los otros, los entrevistados cuentan que su trato es cordial, sin mucho esfuerzo ni profesionalismos. Sin embargo, resaltan la importancia de realizar el servicio de la mejor manera posible y esperan un trato cordial y respetuoso de los pasajeros. Además, Gerson y Javier enfatizan que el taxi es una herramienta temporal para mejorar su condición a futuro y toman distancia del taxista *de calle* tradicional, al cual describen de manera despectiva. También, es importante señalar que ambos resaltan su posición socioeconómica anterior, así como la aspiración de volver a dicha posición. De esta manera, el hecho de haberse encontrado en una posición económica ventajosa anteriormente y de tener expectativas ambiciosas a

futuro, entra en conflicto con el mal trato que pueden percibir cuando los pasajeros de la plataforma los interpelan.

Por último, en el caso del grupo 5, hablamos de aquellos sujetos que, a sus más de 40 años, ingresan a las aplicaciones de taxi tras haber sufrido algún hito disruptivo en su trayectoria laboral que los forzó a ingresar al rubro. Al igual que el grupo 4, enfatizan, la idea del taxista como alguien independiente y que son libres de disponer de su tiempo como prefieran. Así, resaltan que el trabajar en estas aplicaciones les ha dado la posibilidad de organizar su día y actividades, reproduciendo la narrativa del conductor independiente y autónomo. Sin embargo, también comentan que deben complementar este trabajo con otras fuentes de ingreso, no siendo el taxi suficiente para subsistir. Así, esta disonancia entre el trabajo que realizan y su autopercepción es similar a la del grupo 4.

Asimismo, debido a haber acumulado décadas de experiencias laborales anteriores, son bastante críticos con las malas experiencias con los pasajeros de la aplicación. Cuando se les preguntó sobre su relación con los pasajeros, lo primero que mencionaron los dos entrevistados fueron ejemplos de situaciones negativas en la que los clientes les exigen demasiado o les demandan hacer cosas más allá del servicio de taxi. Esta interacción, precisamente, choca con la percepción y valoración que tienen de sí mismos y del trato que esperan recibir. Sin embargo, se enuncian como personas tranquilas y que prefieren no discutir, priorizando otras alternativas como transportar clientes fijos.

“Mira, hay buenos pasajeros, hay un poco de todo, pero lo que sí estoy captando mucho que hay personas que creen de que por ser aplicativos y ellos creen que es una empresa que nos envían a nosotros a recogerlos a ellos y se dan con el derecho de a veces llevar más cantidad de pasajeros o llevar bultos, por ejemplo, yo no meto bultos grandes o a veces tratar mal ¿no? a veces decirte “anda por este lado” “señora mi ruta es por este lado es lo que me manda el aplicativo” (Jaime, 47)

Finalmente, habiendo profundizado en la percepción que tienen los taxistas de sí mismos, planteamos que sus antecedentes y experiencias previas influyen en la identidad y expectativas que los taxistas construyen de sí mismos. Hayan trabajado anteriormente en el rubro de servicios, hayan sido profesionales o su único trabajo

haya sido de taxistas; estos antecedentes nos permiten comprender a fondo la heterogeneidad de sus valoraciones, apreciaciones y acciones. En ese sentido, al ser interpelados, los sujetos se enuncian a sí mismos y expresan su percepción sobre cómo debe ser un taxista, pero también, como planteó Hall (2003), toman distancia de aquello que no son. En el siguiente acápite profundizaremos en esta dimensión, analizando cómo los taxistas construyen un “otro” y que repercusiones tienen ello.

5.2.2. Construyendo a un “otro”: “Todo suma”

Cuando nos preguntamos por la ausencia de un conflicto explícito entre taxistas *de calle* y taxistas de aplicación, uno de los puntos señalados más importantes ha sido el hecho de que la mayoría de los taxistas limeños se encuentra hoy en día afiliado a las aplicaciones. Así, al contrario de las resistencias orientadas a grandes transformaciones expresadas en un antagonismo entre taxistas *de calle* y taxistas de aplicación, en el marco del uso compartido de un mismo recurso, se ha propiciado el desarrollo de mecanismos preliminares de resistencia cotidiana conjunta. Sin embargo, estas resistencias no se materializan en demandas colectivas tangibles y, por el contrario, se basan más en la inmediatez y la necesidad económica. En ese sentido, explicamos que, en la práctica, existe una integración entre diversos tipos de taxistas, integración que se manifiesta en el uso compartido de un mismo medio (las aplicaciones) para trabajar en un contexto en el cual ser sólo taxista no es rentable.

Además, argumentamos que, si bien existe esta integración, la misma no ha sido armoniosa y, en la práctica, los taxistas construyen fronteras simbólicas entre sí como un mecanismo de demarcación y de reafirmación de sí mismos y de su identidad. En ese sentido, observamos que, por un lado, no se da un conflicto antagónico mayor entre taxistas *de calle* y de aplicación; y por el otro, vemos que igual no llegan a unirse del todo, no siendo capaces de construir agendas en conjunto pese a identificar problemas en común asociados a los altos precios, las bajas tarifas y la necesidad de regular las aplicaciones. Así, los pocos intentos de realizar apagones han sido fallidos.

A lo largo de las entrevistas, los sujetos son enfáticos con quiénes son, así como con aquellos taxistas que no comparten su misma forma de trabajar, sus valores y sus expectativas. Así, al enunciarse a sí mismos, los taxistas construyen un “otro”, aquel como el que no se debe ser, el que “da una mala imagen”. Además, es

importante mencionar que, si bien como se verá a continuación estas fronteras simbólicas se encuentran muchas veces asociadas a estereotipos y prejuicios vinculados a las diversas modalidades de taxi, igualmente son bastante fluidas y no se constituyen como fronteras sociales -disputas tangibles por el acceso a un recurso- entre taxistas *de calle* y taxistas de aplicación. En ese sentido, no se construye un sentido de pertenencia a un colectivo con características comunes y, por el contrario, estos límites surgen de manera fluida, en función de cómo el taxista se perciba a sí mismo y de su propia trayectoria, criticando aspectos diversos como la falta de experiencia, el “no tomarse en serio el taxi”, el “tomarse muy en serio el taxi”, el desorden, la falta de “*cultura*”, entre otros.

Así, consideramos que este elemento contribuye a limitar la conformación de objetivos comunes, pues no existe un sentido de pertenencia entre los taxistas. En su lugar, pese a tener necesidades similares, sus tácticas de resistencia se construyen en el marco de la inmediatez y supervivencia, no llegando a generar sentidos ni valores compartidos como colectivo. Asimismo, si bien observamos cómo por momentos entran en conflicto y antagonizan, como se mostrará a continuación que ocurre en los espacios virtuales; estas tensiones se quedan en el plano de lo simbólico, pero no llegan a trascender a intentos por establecer fronteras sociales (Lamont & Molnár, 2002). Como mencionó la autora, las fronteras sociales son las formas objetivadas de diferencias sociales que se materializan en la práctica en un acceso y distribución diferenciado de los recursos y oportunidades, es decir, patrones explícitos de exclusión o segregación social. Como veremos a continuación, esto no ocurre en la práctica.

En ese sentido, observamos como la construcción de fronteras simbólicas se evidencia de dos maneras. En primer lugar, a través de las entrevistas, los taxistas toman distancia discursivamente de otros al expresar “la forma correcta de hacer taxi”, la cual contrasta con la forma incorrecta de los demás. No obstante, es importante reiterar que la conformación de estas fronteras simbólicas son más un producto de la reafirmación de la identidad que un intento real por generar fronteras sociales entre taxistas. En ese sentido, coincidimos con lo planteado por García y Romeo Aldaya (2006), quienes describieron que los sujetos se asumen simbólicamente desde los lugares que ocupan, sus posiciones en la estructura social. Así, las autoras se manifiestan en contra de concebir las fronteras como algo carente de dinamismo,

planteando que, a pesar de su definición limítrofe, son movibles y permeables, en tanto son producto de las relaciones con otros (García y Romeo Aldaya: 2006).

En segundo lugar, estas fronteras simbólicas se evidencian también al realizar la exploración virtual, donde se puede observar el individualismo en sus narrativas. Así, en los grupos de Facebook se observan burlas y apodos, que por más que puedan parecer inofensivos, reflejan no solo las percepciones muchas veces atravesadas de prejuicios clasistas y estereotipados, sino que también expresan las tensiones entre taxistas formales y particulares en un contexto de competencia y saturación. Sin embargo, reiteramos que estas tensiones se quedan en el plano de lo simbólico, no convirtiéndose en patrones explícitos de exclusión. En ese sentido, pese a que observamos estas prácticas en estos espacios virtuales, los mismos taxistas reconocen que sólo son espacios de “chacota”.

5.2.2.1. Las entrevistas

Con respecto al primer punto (las entrevistas), partiendo de los grupos delimitados en el acápite anterior, en el caso del grupo 1, ellos enfatizan que trabajan de manera autónoma, no buscando relacionarse con otros taxistas. Más allá de los grupos de Facebook, en donde solo participan ocasionalmente, expresan que no eligen no interactuar con otros y sólo conocen a unos pocos taxistas a quienes les dan recomendaciones acerca del servicio; sin embargo, no establecen vínculos más cercanos. De esta manera, los dos entrevistados se identifican a sí mismos como “taxistas profesionales” a partir de dos factores: La afirmación de que están en la posición de dar recomendaciones a otros taxistas dada su experiencia y la distinción que establecen con quienes no realizan el servicio de manera eficiente. Así, Luis menciona lo siguiente.

“Lo que tengo mucho son ahijados, o sea gente que ha venido y me ha llamado por teléfono y me ha dicho “oye yo sé que tú haces esto, cuéntame tu experiencia”. Y siempre he terminado siendo un buen referente. Mi estilo de vida de cuando tenía mi negocio y ahora, no ha variado mucho. El departamento donde vivo con mi señora es un departamento, yo viajo al extranjero una vez al año. Entonces ese tipo de cosas la gente lo evalúa y dice “oye este señor como hace esto”. Me respetan [...]. Y eso lo haces con la disciplina” (Luis, 49)

Sobre el segundo punto, cuando se expresan de otros taxistas, elaboran discursivamente fronteras simbólicas, presentándose como personas que “sí hacen

las cosas bien” y que no se dejan caer en malas prácticas como el derroche de dinero, el alcoholismo y la irresponsabilidad, en contraste con aquellos que “no se toman en serio el trabajo”. En el caso de Luis, observamos que marca una distancia prioritariamente con quienes considera “indisciplinados”, mientras que Ezequiel cuestiona a aquellos taxistas que, para él, consideran que hacer servicio de taxi es fácil y que no implica una rutina, disciplina o metas. Así, si bien él ve reflejadas estas características en algunos taxistas de aplicación debido a la falta de experiencia, es importante señalar que la creación de estas fronteras simbólicas no se constituye como un antagonismo mayor. Por el contrario, estos límites surgen de manera fluida, en función de cómo el taxista se perciba a sí mismo y de su propia trayectoria.

El grupo 2, por el contrario, ha desarrollado de manera inicial un sentido de colectividad con otros taxistas. A diferencia del primer grupo que trabaja de manera atomizada, este grupo sí ha podido establecer vínculos presenciales y de solidaridad con otros, refiriéndose a otros taxistas como “nosotros”, “compañeros” o “muchachos”, resaltando un sentido preliminar de pertenencia. Así, César explica que tanto taxistas de aplicativos como *de calle* suelen encontrarse en puntos específicos de la ciudad, en donde descansan, esperan carreras, toman café y almuerzan.

“Sí, ahí en La Molina, en la avenida Ingenieros con Separadora Industrial, ahí era un punto donde estaba Carlitos, era una carretilla vende café, vende escabeche, ahí nos juntábamos con los muchachos también, en Aviación, cerca al grifo Petroamerica, ahí había un sitio donde vendían hamburguesas con los muchachos también. Antes también había una señora en Villarán con Aviación donde vendía caldo de gallina, sopa de pollo [...] Muchos son aplicativos, también son de calle” (César, 31)

Sin embargo, pese a este sentido de colectividad en base a la interacción en la calle, igualmente construyen límites con respecto a otros taxistas, aunque bastante menos enfáticos que el primer grupo. Así, al identificarse como taxistas formales y con experiencia en la calle, toman distancia de quienes consideran informales, criticando a las aplicaciones pese a que forman parte de ellas por necesidad y enfatizando que ellos sí cumplen con las normas. En el caso de Brayan, pese a que él considera a todos sus compañeros indistintamente de su condición, enfatiza constantemente que el sí es formal, distanciándose de aquellos que no están autorizados por las instancias competentes. Igualmente, César afirma que Uber promueve la informalidad, afectando a quienes sí pasan por el procedimiento de formalización. De esta manera, pese a que

todos trabajan en el mismo rubro, aparece en el discurso la percepción de injusticia vinculada a las aplicaciones.

En el caso del grupo 3, ellos enfatizan que el taxi es solo una herramienta momentánea y que a futuro esperan poder realizar otro trabajo. Al momento de enunciarse a sí mismos, establecen algunas distancias con otros taxistas, enfatizando temas como las peleas callejeras, la gente que maneja mal y la irresponsabilidad; Así, por ejemplo, Jaico explica que hay conductores “que son conchudos”, quienes se estacionan en lugares donde no deberían y manejan mal, y Christian comenta que hay taxistas que se dejan llevar por malas influencias y no progresan; no obstante, no llegan a una polarización mayor. Así, debido a su experiencia en el rubro, se refieren a otros taxistas como *compañeros* o *colegas*, explicando que han logrado hacer algunos conocidos a lo largo de su trayectoria, ya sea a partir de su trabajo como colectiveros (Juan Carlos), los paraderos en la calle (Jaico) o los amigos del barrio que trabajan en el mismo rubro (Christian). Sin embargo, es importante resaltar que igualmente resaltan que el taxi ha sido una herramienta que alternan con otros trabajos o estudios, y son enfáticos con sus expectativas fuera del rubro del taxi.

Finalmente, vemos el caso del grupo 4 y 5, compuesto por Gerson, Javier, Roberto y Jaime; quienes son profesionales que tuvieron otros trabajos y, por motivos extraordinarios, tuvieron que recurrir a las aplicaciones para trabajar. En el caso de ellos, son muy enfáticos al tomar distancia y criticar a los taxistas formales, señalando que muchos son sucios y desordenados; mientras que, por el contrario, ellos sí realizan el servicio de manera correcta, pese a no tener experiencia como taxistas. Asimismo, los entrevistados describen a los taxistas formales como personas que viven en los conos de la ciudad, que no le prestan importancia a su apariencia y que tienen “menos cultura”. Así, repiten la narrativa del conductor independiente que promueven las aplicaciones, posicionándose no como taxistas, sino como conductores particulares que utilizan estas plataformas como una manera de complementar ingresos y mejorar sus oportunidades a futuro. No obstante, es importante señalar que ellos mismos reconocen que no tienen conflictos con los taxistas *de calle* y lo que critican de ellos son los estereotipos que representan. En ese sentido, Jaime y Roberto han considerado formalizarse y Gerson explica que “*no se trata de ser formal e informal, sino de cambiar la mentalidad de las personas que se dedican a esto*”.

“Este trabajo es paralelo, porque te ayuda a que tu crezcas, a tener un dinero extra. ¿Pero qué hace la mayoría de la gente que es taxista, sobre todo los formales? Nunca han estudiado, ni siquiera han acabado el colegio, pagan el certificado de estudios, van a sacar su breveté, no tienen una educación. Entonces son personas ignorantes que agarran dinero y se vuelven locos” (Entrevista Sr. Gerson, 2021).

Entonces, revisando lo expuesto, observamos cómo a lo largo de las entrevistas los sujetos establecen discursivamente fronteras simbólicas con aquellos taxistas que, según ellos, no comparten su forma de trabajar, sus valores o simplemente “no son como ellos”. Si bien algunos son más enfáticos que otros, al hablar de otros taxistas se reafirman a sí mismos y expresan que no todos los que trabajan en el rubro son iguales, tienen la misma educación o expectativas a futuro. Así, toman distancia de los taxistas desordenados e irresponsables, los que no tienen aspiraciones, los que no se toman en serio el trabajo, los que son desaseados o quienes “carecen de cultura”. Sin embargo, es importante señalar que la creación de estas fronteras simbólicas en el discurso de los entrevistados no se construye como una oposición antagónica entre taxistas *de calle* y taxistas de aplicaciones. Por el contrario, estos límites surgen de manera fluida, en función de cómo el taxista se perciba a sí mismo y de su propia trayectoria y expectativas.

Así, las identidades compuestas a lo largo de sus trayectorias y la forma diferenciada en la que cada individuo gestiona el taxi como parte de su vida laboral, contribuyen a generar valoraciones y prejuicios entre sí. Cuando Gerson tilda de mediocres a aquellos taxistas que ven el servicio como una carrera o un trabajo a tiempo completo en lugar de una herramienta para mejorar su situación laboral y económica, o cuando Ezequiel critica a aquellos jóvenes que ven el servicio de taxi como un medio para conseguir ingresos fáciles y gastarlo en alcohol o en fiestas; lo que en realidad están expresando son las distancias y límites que establecen con quienes realizan el servicio de taxi de una manera que ellos consideran como incorrecta, ajena a ellos, sus valores y a sus expectativas a futuro. Asimismo, la heterogeneidad de experiencias con relación al nivel de estudios, experiencias laborales y posición socioeconómica, contribuyen a que los entrevistados se vean a sí mismos como individuos que deben superar obstáculos de manera individual, limitando la conformación de un sentido de pertenencia a una colectividad.

Bartolomé (2006) definió el concepto de frontera como construcciones humanas generadas para marcar la presencia de un “nosotros” distinto de los “otros”. Así, planteó que la frontera es un ámbito que separa pero que a la vez reúne, puesto que no habría fronteras sin nadie del otro lado ni una definición posible del “nosotros” sin contrastar con los de afuera (Bartolomé, 2006). Sin embargo, es importante rescatar lo planteado por García y Romeo Aldaya (2006), quienes señalaron que los sujetos se asumen simbólicamente desde los lugares que ocupan, sus posiciones en la estructura social. Así, se manifiestan en contra de concebir las fronteras como algo carente de dinamismo, planteando que las fronteras, a pesar de su definición limítrofe, son movibles y permeables, en tanto son producto de las relaciones con otros (García y Romeo Aldaya: 2006).

En ese sentido, es cierto que los taxistas construyen, efectivamente, un “otro” diferente a sí mismos, quienes sí se desempeñan como taxistas honestos, con “calle”, con aspiraciones, entre otros aspectos mencionados. Sin embargo, planteamos que las fronteras construidas por los entrevistados son fluidas y dependen más de la trayectoria laboral del individuo que de un sentido de pertenencia mayor a un grupo con quienes comparten valores. Asimismo, también señalamos que, si bien existe una definición de un “otro”, poco dicen los taxistas de un “nosotros”. Como se planteó anteriormente, son pocos los taxistas que han construido un sentido preliminar de pertenencia y, por el contrario, la mayoría enfatiza que trabaja sólo, estableciendo solamente vínculos superficiales. De esta manera, las fronteras simbólicas que demarcan son más una manera de reafirmar su identidad que una construcción de un “nosotros como colectivo”. Así, se limitan a manifestarse como construcciones discursivas que no llegan a materializarse en una disputa real. Como indica Brayan, en la práctica todos trabajan en el mismo rubro (Entrevista Sr. Brayan, 2021).

5.2.2.2. Los grupos de Facebook

Como mencionaron Lamont & Molnar (2002), las fronteras simbólicas pueden llegar a convertirse en fronteras sociales, formas objetivadas de diferencias sociales que se materializan en la práctica en un acceso y distribución diferenciado de los recursos y oportunidades, patrones explícitos de exclusión o segregación social. No obstante, esto no se ha dado en Lima y, en la práctica, taxistas de todo tipo se integran frente al uso compartido de un mismo recurso, ya sea por voluntad propia o por

necesidad. En ese sentido, a partir de la exploración virtual realizada a los dos grupos de Facebook ya mencionados, se observaron dos cosas.

En primer lugar, las redes sociales, si bien son un espacio de soporte, también son un espacio de tensión en donde se reflejan los estereotipos y prejuicios asociados al ser un taxista *de calle formal*, un taxista “*informal*” o un taxista de aplicación. Sin embargo, es importante señalar que, pese a que podemos observar disputas en estos espacios virtuales, los mismos taxistas reconocen que sólo son espacios de “chacota”. Así, estas tensiones se quedan en el plano de lo simbólico, sin llegar a consolidarse como prácticas reales de exclusión o intentos por expulsar a las aplicaciones. En segundo lugar, es en los grupos de Facebook que los miembros expresan vocalmente su desinterés y una posición que vela más por sus intereses propios. De esta manera, frente a los incipientes intentos de generar “*apagones*”, la mayoría muestra desinterés, pues, frente a un contexto de adversidad, la necesidad económica es más importante. Así, estos espacios virtuales evidencian la desunión e individualismo que caracteriza a los taxistas limeños.

Sobre el primer punto, en los grupos de Facebook los taxistas de todas las modalidades se burlan de los demás. En el caso de los *de calle*, estos se desahogan haciendo chistes y utilizando apodosos contra los taxistas que sólo realizan aplicación, es decir, los particulares. Dentro de estas prácticas resaltan los insultos y comparaciones en donde se les tilda de arruinar el servicio, de “*tirarse al piso por pocos centavos*” y de no tener autonomía. Como se ve en la Ilustración 6, los taxistas *de calle*, aquellos que se han visto en la necesidad de también recurrir a las aplicaciones debido a las condiciones del servicio, critican a los taxistas particulares usando apodosos como “*peseteros*”⁵⁷ para referirse a ellos. El origen de esta palabra, explican los taxistas, es el de una persona que hace “todo por dinero”, dispuesto a recorrer largas distancias por precios ínfimos. Asimismo, otro apodo que se utiliza es el de “*malograplaza*”⁵⁸, pues los ven como los responsables no solo de que haya más taxistas, sino de bajar los precios en la calle, mal acostumbrando a los pasajeros (Javier, 35).

Ilustración 6

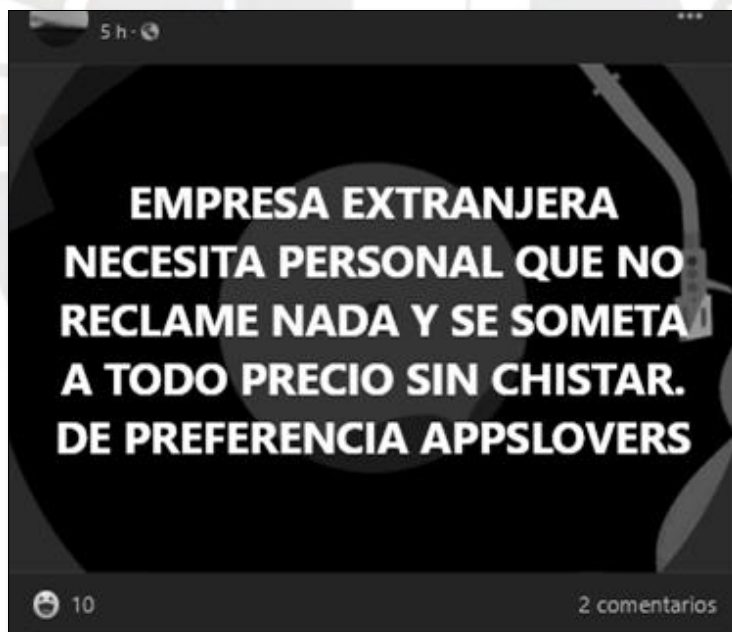
⁵⁷ Referido a persona, que trabaja por muy poco dinero.

⁵⁸ El término original tiene una grosería. La mayoría de los apodosos que se ponen entre taxistas, particularmente en los grupos de Facebook, incluyen groserías

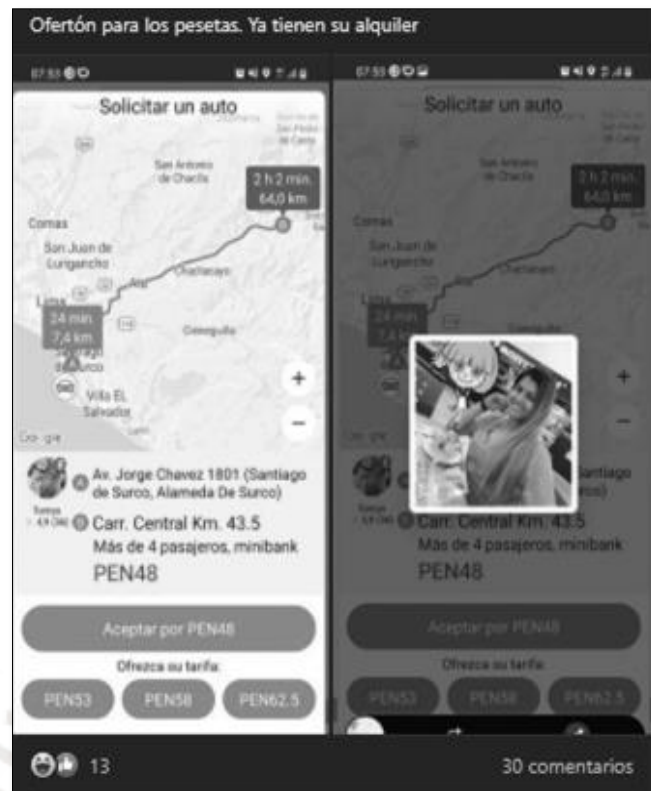
**Captura de pantalla de una publicación en el grupo de Facebook
CONDUCTORES DE UBER, BEAT, CABIFY, INDRIVER, DIDI, SATELITAL**



Fuente: Elaboración Propia. Exploración virtual en Facebook, 2022.



Fuente: Elaboración Propia. Exploración virtual en Facebook, 2022.



Fuente: Elaboración Propia. Exploración virtual en Facebook, 2022.

Por el contrario, los taxistas particulares, quienes recién se incorporan al rubro debido a su paso por las aplicaciones, también se suman a la “*chacota*” y burla. De esta manera, ya mencionamos como los entrevistados califican a los taxistas *de calle* como personas que viven en los *conos*⁵⁹ de la ciudad, que no le prestan importancia a su apariencia y que tienen “*menos cultura*”. Así, estas percepciones también se evidencian en los grupos de Facebook, donde se les ha puesto de apodo “*pezuñientos*”⁶⁰. De esta manera, en el marco del desahogo y las tensiones, se utiliza este apodo, el cual estaría influenciado por prejuicios de clase asociados al estereotipo del taxista formal. Así, Javier nos comenta el origen del apodo:

“Como no prima la higiene, no prima la estética, eso se redondea con el aspecto físico, principalmente con su higiene. Pueden estar malolientes, en sandalias, en short, en bividí, y como están en sandalias muchas veces, no sé cómo exactamente salió, pero se decía que eran cochinos y se abrevió en

⁵⁹ Conos: Palabra de connotación peyorativa que se utiliza para referirse a las zonas periféricas de Lima

⁶⁰ La palabra “pezuñiento” es una palabra que aparece mucho en los grupos de Facebook. El origen, de acuerdo con los entrevistados, surge a partir de la imagen de que los taxistas de “cono”, durante sus descansos, se sacan los zapatos o utilizan sandalias.

pezuña. Y cuando dices es un pezuña es un sinónimo de todo eso” (Entrevista Sr. Javier, 2021)

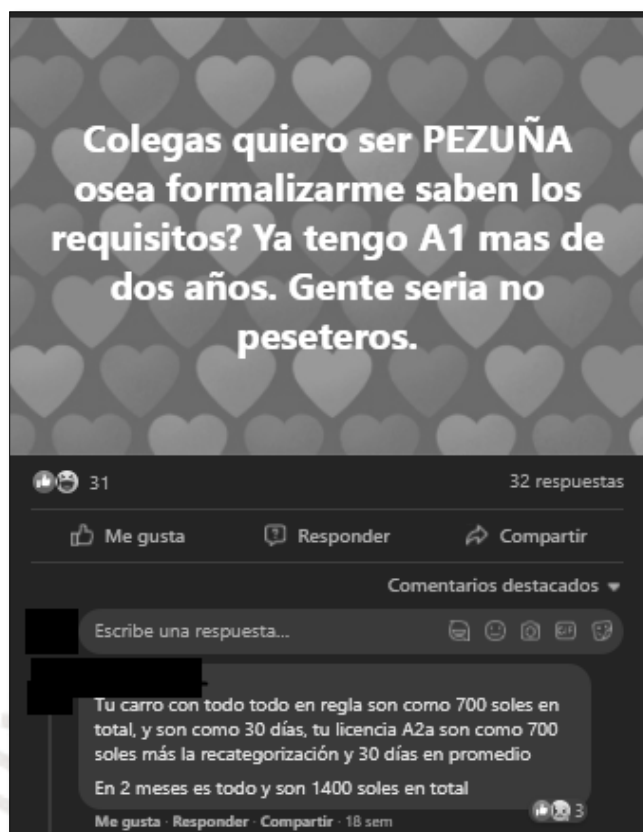
Asimismo, los taxistas utilizan la frase “*todo suma*” para referirse a quienes, en sus palabras, trabajan en condiciones precarias con tal de conseguir dinero. Como se mencionó anteriormente, es común que los taxistas formales conduzcan alquilando sus vehículos, por lo que deben trabajar demás para poder cubrir el precio del alquiler. Debido a esto, y al hecho de que comúnmente los vehículos suelen ser más antiguos, no es extraño verlos transportando carga pesada. Por este motivo, quienes son particulares, muchas veces con autos más modernos, se burlan de ellos diciendo que, para los formales “*todo suma*”, refiriéndose a la necesidad que tienen de trabajar demás para poder cubrir sus ingresos diarios.

Ilustración 7

Captura de pantalla de una publicación en el grupo de Facebook CONDUCTORES DE UBER, BEAT, CABIFY, INDRIVER, DIDI, SATELITAL



Fuente: Elaboración Propia. Exploración virtual en Facebook, 2022.



Fuente: Elaboración Propia. Exploración virtual en Facebook, 2022.



Fuente: Elaboración Propia. Exploración virtual en Facebook, 2022.

Igualmente, como comenta Jaime (Entrevista Sr. Jaime, 2021) hay taxistas formales que los excluyen. Así, comenta el caso de una discusión que hubo en su grupo de Facebook en donde se estuvo considerando la idea de hacer un plantón. En dicha publicación, algunos taxistas argumentaban que los particulares no deberían sumarse, pues al no contar con los permisos ni ser formales, no tenían derecho a reclamar. Así, vemos como las fronteras que los taxistas establecen entre sí, si bien se quedan en el plano de lo simbólico y no llegan a constituirse como fronteras sociales, discursivamente se disputan la legitimidad y el acceso a los recursos de la calle (Lamont & Molnár, 2002).

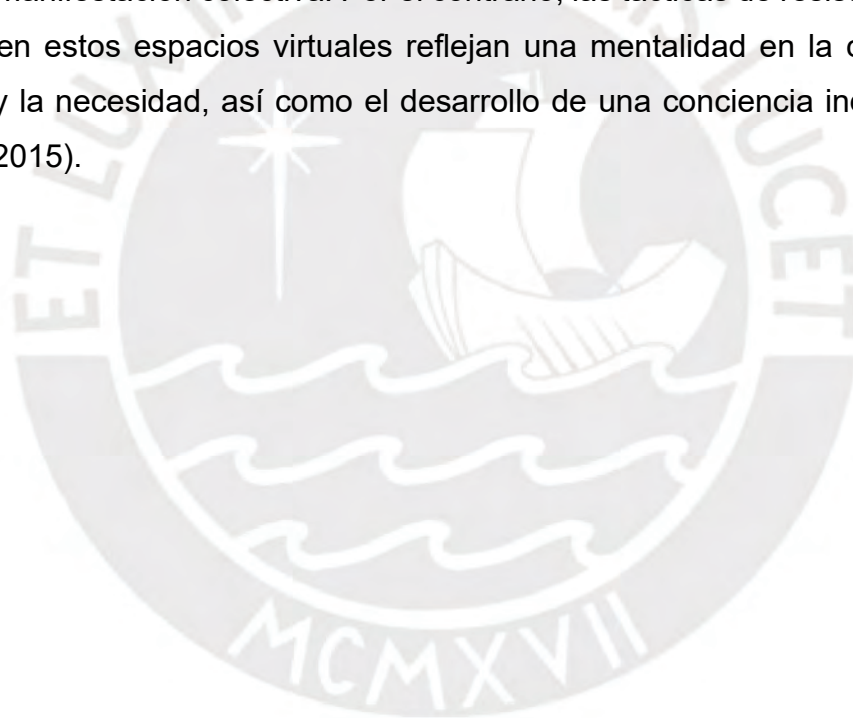
Entonces, observamos que, ya sea a través de la distinción formal/informal en términos de los permisos, o a partir de los estereotipos y prejuicios que se generan entre ambos grupos, los entrevistados, al construirse como sujetos, toman distancia de quienes consideran como “Otro” a través de la creación de fronteras simbólicas (Lamont & Molnár, 2002), las cuales limitan la conformación de resistencias conjuntas que respondan a los intereses colectivos de todos los taxistas. Asimismo, retomando a Paniagua, consideramos que estas “construcciones subjetivantes” que se producen hacia ese “otro” se encuentran vinculadas a relaciones de poder estructurales (Paniagua, 2006). En ese sentido, como observamos en las entrevistas y en los comentarios de Facebook, las percepciones que tienen los taxistas del resto, los apodos, insultos y bromas que realizan, están fuertemente influenciadas por prejuicios de clase y la percepción de cada individuo de estar en una posición económica superior al de otro, una posición en la que “no tiene que tirarse al piso”, “no es sucio y desordenado” o “no hace todo por dinero”.

En ese sentido, cuando ha habido intentos de realizar actividades de protesta, estas no han sido efectivas. Si consideramos que cada taxista tiene sus propias formas de gestionar su tiempo y cómo “taxear”, que tienen expectativas diferentes y que, sumado a ello, construyen prejuicios y estereotipos entre ellos, resulta predecible que la construcción de intereses colectivos sea sumamente difícil. Por el contrario, los entrevistados manifiestan que entre los taxistas existe desunión, egoísmo y que cada uno vela por sus propios intereses.

“Porque imagino que, si somos por decir 100 mil carros particulares haciendo aplicaciones, todo el mundo pone “ya sí apoyemos”, pero apagarán unos 100 nomás ¿Y el resto? todos son oportunistas, se van a querer aprovechar de querer trabajar, sacar ese día más. Imagínese la mayoría de los

conductores de taxi o de aplicaciones, en la mayoría son gente que no, no quieren mejorar ¿no? en ningún sentido, no tienen conciencia. Nadie va a querer acatar un apagón, bien difícil. Se van a querer aprovechar, al contrario” (Entrevista Sr. Roberto, 2021)

Sin embargo, pese a que en estos espacios se generan tensiones, no se llegan a consolidar patrones reales de exclusión. A diferencia de otros países en los que los taxistas formales se organizan activamente en contra de las empresas de taxi como Uber o Cabify, acá ello significaría un despropósito, pues los mismos taxistas formales también se encuentran en las mismas aplicaciones. De esta manera, las tensiones se quedan en el plano de lo simbólico, pero no llegan a trascender a intentos por establecer fronteras sociales (Lamont & Molnár, 2002). Asimismo, pese a que tienen necesidades similares y sufrimientos compartidos, no se han constituido formas exitosas de manifestación colectiva. Por el contrario, las tácticas de resistencia que se construyen en estos espacios virtuales reflejan una mentalidad en la cual prima la inmediatez y la necesidad, así como el desarrollo de una conciencia individualizada (Martucelli, 2015).



CONCLUSIONES: MÁS ALLÁ DE LA AQUIESCENCIA Y LA REBELDÍA

A lo largo de la presente investigación se ha buscado analizar la naturaleza de las dinámicas y relaciones que se construyen entre los taxistas *de calle* que se incorporaron a las aplicaciones y aquellos que, aunque antes no se habían desempeñado en el rubro, se vieron obligados por necesidad a *taxear*. Frente a las experiencias de otros países, nos preguntamos por los motivos de la aparente ausencia de conflicto en el caso limeño, proponiendo que, en su lugar, lo que existe es un proceso de *integración conflictiva*, fenómeno que toma como punto de partida el hecho de que miles de taxistas *de calle* tuvieron que recurrir a las aplicaciones para trabajar, haciendo uso compartido de las mismas.

Así, planteamos, en primer lugar, que el caso limeño es particular debido a las condiciones contextuales que rodean a la actividad del taxi -la manera en la que el servicio de taxi tradicional se ha organizado-. De esta manera, explicamos en el capítulo 3 que el taxi en Lima, al existir una reglamentación precaria durante las últimas décadas, se ha estructurado como una actividad en donde las reglas de juego son reinterpretadas por los taxistas, las barreras de ingreso al rubro son mínimas y, además, existe una gran cantidad de “*informalidad*”. Asimismo, en el capítulo 3 exploramos la manera en la que se han incorporado las aplicaciones a la ciudad. En contraste con otras experiencias en donde las aplicaciones se han sometido a intensos debates jurídicos y políticos, y en donde las mismas empresas tienen barreras de ingreso más fuertes; en Lima estas han operado con relativa flexibilidad y libertad. Esto se agudizaría a partir del año 2016, y es que, al igual que el servicio tradicional de Lima, desregulado y desatendido por las autoridades, las aplicaciones también empezaron a darle menos importancia y ser menos rigurosas con quiénes ingresaban a sus plataformas. Por este motivo, miles de taxistas *de calle* se encuentran hoy en día trabajando en las aplicaciones.

En consecuencia, por un lado, la distinción entre el taxi *de calle* y el taxi de aplicación se hace cada vez más difuso con el paso de los años. En lugar de existir dos modalidades contrapuestas de trabajo con características propias, lo que ocurre en la práctica es que, hoy en día, las mismas empresas de aplicaciones en Lima, y las dinámicas al interior de estas, han sido absorbidas por el entramado de relaciones sociales propias del taxi convencional, caracterizado por ser más laxo, flexible y con

sus propias reglas de juego. En ese sentido, los taxistas de aplicación también realizan servicio de taxi *de calle*, consiguen pasajeros independientes, evaden a las autoridades y ya no se adhieren a las estrictas exigencias de confort de las aplicaciones.

Asimismo, en un escenario en el cual la mayoría de los taxistas se ve obligado a utilizar las aplicaciones, se genera un escenario para el desarrollo de resistencias cotidianas conjuntas. Sin embargo, es importante resaltar que estas resistencias se dan en el marco de una mentalidad que se encuentra orientada a la subsistencia en un entorno que es percibido como adverso, donde las autoridades sólo se hacen presentes a través de los operativos y la rentabilidad del servicio ha reducido. En ese sentido, estas son actuadas en la cotidianeidad sin ser necesariamente racionalizadas, siendo más contingentes que deliberadas. Así, planteamos que se conforman “*hiperindividuos*”, sujetos que tienen que valerse de sí mismos, desempeñarse en su individualidad y resolver a través de su criterio -y valiéndose de soportes reducidos, como la familia o un grupo muy limitado de conocidos- un conjunto de prácticas para poder existir en una sociedad que reconocen como ajena (Martuccelli, 2015: 102). En ese sentido, el ingreso de las aplicaciones ha agudizado este carácter individualizado que caracteriza al taxista limeño.

Más aún, explicamos que, si bien los taxistas se integran en la práctica, siendo todos parte de una misma plataforma y realizando un mismo servicio, al entrar en interacción individuos de orígenes y trayectorias laborales tan diversas, sujetos quienes transitaban entre el servicio de taxi *de calle* y otros oficios, que fueron profesionales, estudiantes o que nunca trabajaron en otro rubro; se generan fronteras simbólicas (Lamont & Molnár, 2002), limitándose aún más la conformación de objetivos comunes que integren a todos los taxistas. En ese sentido, la ausencia de cohesión social se evidencia también a través de la construcción de fronteras simbólicas, las cuales operan de manera fluida en función de las trayectorias e identidades de los taxistas, más que como la conformación de colectivos bien definidos. Así, si bien existe una definición de un “otro”, poco dicen los taxistas de un “nosotros”. De esta manera, la demarcación es más una manera de reafirmación de la identidad propia que una construcción de un “nosotros como colectivo”. En consecuencia, los taxistas no se integran en su totalidad, pero tampoco antagonizan de manera explícita. En este escenario, la necesidad de trabajar es más relevante que

los intentos por generar iniciativas colectivas o construir formas explícitas de exclusión con respecto a los taxistas particulares.

Finalmente, pese a los conflictos que pudieran surgir entre taxistas, insultos, estereotipos, entre otras prácticas simbólicas, estas no llegan a volverse prácticas de *cierre social* o fronteras sociales (Lamont & Molnár, 2002: 169). Asimismo, que los taxistas gestionen de manera diferente su tiempo, que construyan identidades diferenciadas y que tengan valoraciones y expectativas diferentes; ha contribuido a diluir aún más las posibilidades de cohesión social. Si bien esta ausencia ya existía previamente en el servicio de taxi tradicional limeño, este carácter se exagera con el ingreso de las aplicaciones. En ese sentido, actualmente nos encontramos frente a un escenario en el cual los límites entre el taxi *de calle* y de aplicación se vuelven más difusos y los taxistas han logrado crear formas preliminares de resistencia cotidiana; sin embargo, debido a las limitaciones ya mencionadas a lo largo de la presente investigación, no se evidencia, ni parece evidenciarse – a futuro – la conformación de resistencias colectivas organizadas de gran envergadura. De esta manera, los taxistas *de calle* y aplicación, frente a un entorno adverso y precario, optan por resistir y movilizar sus recursos creativamente (De Certeau, 1979), se relacionan entre sí hasta cierto punto y esperan, la mayoría, eventualmente salir del rubro del taxi para dedicarse a un trabajo con mejores oportunidades.

7.1. El taxista como un actor individualizado

Una de las ideas centrales de esta investigación ha sido que los taxistas, en un contexto que encuentran como adverso, ponen en práctica una serie de tácticas y prácticas que les permiten subsistir en ese entorno. Desde una gestión creativa del tiempo, el alternar entre diferentes modalidades, el uso de redes de apoyo, o la evasión a las autoridades, todos estos elementos son mecanismos que les permiten optimizar sus oportunidades frente a la saturación del servicio, la baja de tarifas y la reducción de carreras en la calle. Asimismo, a estas tácticas les subyace una noción de transgresión, en tanto evaden los operativos, trabajan como “informales” y existen, muchos, al borde de las reglas de juego vinculadas al servicio. Incluso en el caso de los taxistas formales, un gran sector no cumple con las reglas impuestas al servicio, no llevando extintor, botiquín o señalización, manejando de manera temeraria, haciendo taxi colectivo o transporte de carga.

Como bien indicó Bielich (2009), Lima es una ciudad difusa y las necesidades de movilización de los limeños están acorde con ello; sin embargo, como ya vimos en el capítulo III, el actor que debería encargarse de organizar y gestionar la movilidad, específicamente la prestación del servicio de taxi, de manera eficiente —el Estado—, no cumple ese papel en la práctica. En ese sentido, quienes han cubierto las demandas de movilidad han sido los actores mismos.

Entonces, reiteramos que los taxistas limeños, en el marco del desamparo institucional y de agentes regulatorios a quienes perciben como entidades punitivistas, transgreden las normas, evaden la ley y gestionan de manera creativa su existencia, trabajando como informales, haciendo taxi colectivo y evadiendo a la ATU y la SUTRAN. De esta manera, los taxistas han logrado construir prácticas preliminares de resistencia conjunta -sobre todo a través del uso de redes sociales- las cuales surgen como producto del uso compartido de un mismo recurso: la aplicación; sin embargo, también hemos argumentado a lo largo de la presente investigación que estas prácticas, a las cuales denominamos resistencias cotidianas, se encuentran atravesadas por una noción de inmediatez y necesidad

En ese sentido, cuando Roberto (47) explica que puede que un grupo pequeño de taxistas esté dispuesto a apoyar en iniciativas como “los apagones”, pero que siempre va a haber una mayoría que se va a querer aprovechar y sacar más ingresos; la idea subyacente es que la necesidad económica tiene más peso en las prácticas de la mayoría de los taxistas, aún más que la posibilidad de generar iniciativas en conjunto que permitan mejorar sus condiciones de trabajo a futuro. En consecuencia, pese a los intentos de generar mecanismos de protesta contra las condiciones deplorables de las plataformas, muchos prefieren seguir trabajando para recibir sus ingresos diarios, exacerbando el individualismo propio del taxista limeño.

Sobre este punto nos detenemos y reafirmamos que este individualismo se encuentra más anclado en la necesidad y en la falta de eficacia de reglas que en el goce mismo de la transgresión, el cual se asocia a conceptos como el “criollo”, el “pendejo” o el “vivo”. Así, coincidimos con Martuccelli cuando plantea que, en el Perú, el control social —leyes o costumbres— nunca ha tenido, más allá de los hechos, y en contra de su eficacia práctica, una gran capacidad de persuasión imaginaria. Por el contrario, las instituciones como la ATU y la SUTRAN no solo son evadidas por los

taxistas a través del uso de herramientas creativas como los chats de WhatsApp, sino que, en el desarrollo de estas prácticas, son caricaturizadas por los taxistas.

Respecto a este punto, tomamos distancia de aquellos que plantean el individualismo más como una cuestión moral, donde el sujeto, *“a través de una subjetividad criolla, se mueve entre una autocrítica despiadada y pesimista y una celebración efímera de los logros alcanzados [...] Donde la cultura engendra un individuo que encuentra en la transgresión, y a veces únicamente en ella y en el goce que esto le suscita, la expresión de su potencia en tanto que individuo”* (Portocarrero, 2004: 550). Por el contrario, planteamos que la transgresión y las resistencias son más una consecuencia del desamparo institucional y la necesidad. En ese sentido, coincidimos con algunos de los planteamientos de Martuccelli (2016), quien defendió que, al hablar del individualismo limeño, la transgresión en sí es menos importante que la matriz informal de las relaciones sociales sobre los individuos (Martuccelli, 2016, 249). Así, el meollo del asunto no se encontraría en la interiorización -o ausencia de esta- de las leyes, sino en las respuestas de los sujetos en un contexto en el cual las leyes no solo no se abastecen, sino que son vistas por los sujetos como susceptibles de ser transgredidas.

“Los individuos se forjan menos por mandatos institucionales y se auto perciben como forjándose a través de un conjunto de respuestas altamente individualizadas que aportan a las vicisitudes de la vida social. Se constituyen menos como individuos-sujetos que incorporan prescripciones institucionales, en el marco de dispositivos de disciplina y control, y más como actores que deben enfrentar, de maneras múltiples y en medio de un sentimiento generalizado de desamparo institucional, un conjunto dispar de desafíos sociales. Es la otra cara del individualismo metonímico: el individuo-actor se hace cargo por sí mismo de un conjunto de desafíos que, en otras realidades sociales, tienden a ser, o bien, tomados a su cargo por programas institucionales, o bien, amortiguados significativamente por ellos.” (Martuccelli, 2016:257).

Como planteó el autor, el individuo se percibe como constituyéndose más desde sus habilidades intrínsecas para afrontar la vida social, que desde sus capacidades para adherirse normativamente a un programa institucional prescrito (Martuccelli, 2016: 256). Así, frente a la percepción de injusticia y de pesimismo, se reafirma el discurso que defiende que todo individuo puede, o se va a distanciar eventualmente de las reglas, institucionalizándose este distanciamiento en la sociedad limeña como algo comprensible o hasta esperable. A partir de ello, los discursos de

los taxistas en los que resaltan el “tener calle”, o “el saber dónde manejar”, cobran sentido. Por un lado, al transgresor se le adjudica el reconocimiento a la viveza, mientras que esta transgresión aparece también como la única manera mediante la cual los individuos pueden resistir a los abusos, construyendo un espacio de autonomía en medio de sociedades que son todavía en muchos aspectos jerárquicas y excluyentes (Martuccelli, 2016: 254).

No obstante, es importante reiterar que la presente investigación pone en el meollo del asunto que estas resistencias cotidianas, transgresiones y tácticas surgen en un contexto de necesidad económica y de adversidad para los taxistas, que son espontáneas, pero que no son gratuitas. Así, por un lado, observamos el abandono institucional, el cual pone a los taxistas en una posición desventajosa; y por el otro, cómo existe un discurso institucionalizado que motiva el emprendimiento y la autonomía como valores propios del individuo en el marco de la gubernamentalidad neoliberal (Cánepa, 2015). Cuando Gerson y Javier hablan sobre el ser estratégicos y utilizar las aplicaciones para mejorar su posición a futuro; o cuando Ezequiel y Luis destacan su profesionalidad y buen trato con respecto al resto, se refleja cómo en los actores ha calado este discurso de emprendedurismo en un contexto en el cual el Estado e instituciones han asumido un rol específico bajo el modelo económico/político predominante. Entonces, si bien no profundizaremos en los orígenes históricos, políticos y económicos de esta gubernamentalidad neoliberal o en cómo se ha materializado el discurso del emprendedurismo a partir de políticas públicas y medios de comunicación, sí resaltamos que estas resistencias, creativas, espontáneas, surgiendo de los “avatares y las luchas cotidianas”, no se producen en el aire, sino que también son producto de un proyecto institucional que se ha establecido durante los últimos 20 años.

Así, debido a esta mentalidad de supervivencia, los actores están más pendiente de sus necesidades inmediatas y de mejorar sus oportunidades, por lo que la conformación de redes más grandes de soporte y la identificación de intereses colectivos pasa a segundo plano, falta “*un objetivo común*” (Gerson, 33). Con este punto regresamos al argumento principal de la presente investigación, y es que, frente a la inmediatez y la necesidad, la conformación de intereses colectivos que incluyan a todos los taxistas, quienes hacen uso compartido de la aplicación, se ve como un horizonte lejano. Así, los entrevistados se refieren a una falta de voluntad y de

conciencia para rebelarse contra las aplicaciones; no obstante, lo que el entrevistado identifica como una falta de conciencia, es en realidad producto de esta mentalidad individualizada que caracteriza al taxista limeño, mentalidad que se encuentra orientada a la subsistencia y encuentra en la cotidianidad huecos para actuar, siendo puesta en práctica sin ser, necesariamente, racionalizada (Giddens, 1995)-. De esta manera, si bien las prácticas de los taxistas tienen una lógica, muchas veces son más contingentes que deliberadas.

Entonces, el taxista se ve como un sujeto aislado y la mayoría de las veces no pretende construir iniciativas colectivas. Asimismo, los taxistas han pasado por diferentes posiciones a lo largo de sus trayectorias, siendo conscientes de que estas son susceptibles de cambio e inestables. Por ello los actores perciben su posición a través de un sentimiento sui géneris de inconsistencia y desasosiego, “reforzándose *el sentimiento de que en la vida hay que arreglárselas solo*” (Martuccelli, 2011: 177). Así, los taxistas se perciben como individuos atomizados que deben buscar soluciones a los problemas que enfrentan en el día a día, lo cual inevitablemente incrementa las inseguridades y las diferencias entre los actores. Dentro de sus tácticas, aún el uso de redes virtuales de soporte y apoyo están más orientadas a cubrir sus necesidades que a generar un sentido de pertenencia tangible. De esta manera, todos los entrevistados, por más de que algunos han logrado construir un sentido preliminar de pertenencia, enfatizan que trabajan solos.

Finalmente, esto no lleva a los apagones. Si bien se han constituido como intentos preliminares de construir demandas colectivas que integren a todos los taxistas, estos mismos apagones, como explican los entrevistados, tienen el objetivo de que las aplicaciones como Uber modifiquen las tarifas o les des más bonos. Así, las demandas vinculadas al “apagón”, se refieren a cuestiones estrictamente económicas y de beneficio individual, más que a la mejora de sus condiciones de trabajo. En ese sentido, están también ancladas en la inmediatez y la necesidad, existiendo como una expresión de las demandas individualizadas de los taxistas.

7.2. El caso limeño a la luz de las experiencias latinoamericanas

Uno de los puntos de partida de la presente investigación fue preguntarnos con respecto a la aparente ausencia de un conflicto explícito entre taxistas *de calle* y taxistas de aplicación. Así, observamos casos como el chileno, en donde diversas

noticias durante el 2017 mostraron cómo los taxistas formales se manifestaban violentamente realizando protestas, paros y otras acciones contenciosas -como romper los vidrios a los taxistas de Uber-; logrando que al final se cree la Ley Uber. También, vimos como el caso argentino, en el cual, tras los esfuerzos y presión ejercida por sus gremios, se ha terminado por declarar Uber ilegal; o el de Colombia, donde incluso con la pandemia los gremios de taxistas salieron a las calles para protestar en contra de estas empresas.

Frente a estas experiencias, nos preguntamos a lo largo de toda la investigación por los motivos detrás de la ausencia de manifestaciones y organización colectiva por parte de los taxistas en Lima, y por las relaciones que se construyen en su lugar entre taxistas *de calle* y de aplicación. Si revisamos notas periodísticas, observamos que la única manifestación a la fecha contra las aplicaciones fue en el año 2016, cuando un grupo de taxistas salió a la Costa Verde a marchar; sin embargo, esta manifestación, se dio como respuesta al malestar de taxistas de empresas que no ganaron la licitación para ser la compañía de taxi oficial de la Feria Gastronómica Mistura. Así, ha sido bastante pequeña y no tuvo ningún impacto significativo.

En ese sentido, planteamos que, contrario a lo que ocurrió en otros países como Chile, Argentina o Brasil, la flexibilidad de los mecanismos de ingreso en las aplicaciones y la laxitud de las autoridades con respecto a regular estas empresas ha generado que miles de taxistas limeños, independientemente de que hayan empezado taxeo en la calle, hoy en día se encuentran afiliados a las aplicaciones debido a la saturación del mercado y la necesidad por conseguir más ingresos. Frente a este escenario, la posibilidad de que se generen confrontaciones antagónicas entre “taxistas *de calle*” y “taxistas de aplicación” se diluye ante el uso compartido de las plataformas. Entonces, al contrario de la presencia de resistencias orientadas a grandes transformaciones expresadas en un antagonismo entre taxistas *de calle* tradicionales y taxistas de aplicación, encontramos cómo se ha propiciado el desarrollo de mecanismos preliminares de resistencia cotidiana, algunos incluso incluyendo a ambos tipos de taxistas, los cuales les permiten subsistir conjuntamente frente a un escenario que perciben como adverso.

No obstante, es importante resaltar, como se ha hecho a lo largo de la presente investigación, que no hay realmente asociatividad entre taxistas. Sobre esto, es importante destacar dos puntos. En primer lugar, como producto de la falta de

cohesión social en la actividad del taxi en Lima, no hemos tenido experiencias de organizaciones gremiales, cooperativas o asociaciones que sean representativas. Como explicamos en el capítulo 3, la existencia de empresas locales la mayoría de las veces se reduce a simples empresas afiliadoras, las cuales realizan la formalización de los vehículos a cambio de un pago; no obstante, en la práctica, los taxistas actúan de manera independiente. Asimismo, actualmente existen algunos gremios; sin embargo, solo cuentan con pocos afiliados, afirmando que la mayoría no se une porque “quieren trabajar y no perder el tiempo”. Mientras que en Colombia, Chile, Brasil o Argentina sí existían gremios y sindicatos que se han organizado frente a la llegada de las aplicaciones, en Lima no ha ocurrido tal cosa.

En segundo lugar, ha sido importante considerar el marco regulatorio y las condiciones estructurales del servicio. Como se mencionó anteriormente, el taxi en la ciudad de Lima, pese a los intentos de la gestión de Alberto Andrade en su época y de Susana Villarán por reorganizar el servicio de taxi, es percibido por varios taxistas como un servicio en abandono (Entrevista Sr. Gregorio, 2021). Así, reconocen la indiferencia de las autoridades para regular Uber o la ineficiencia de las medidas de formalización implementadas, como ocurrió con el empadronamiento masivo de taxistas en el año 2014 (Entrevista Sr. Ezequiel, 2021).

En ese sentido, el taxi en la práctica es un servicio que se brinda de manera independiente; existiendo, también, una cantidad bastante grande de taxistas “piratas”. En consecuencia, si el servicio de taxi ya es de por sí bastante atomizado y presenta limitaciones a la acción y organización colectiva, el taxista de Lima presenta aún más limitaciones, pues básicamente cualquiera con un auto puede prestar el servicio y el círculo de pares se reduce al barrio y redes sociales en donde no se establece contacto presencial. Así, a diferencia de las formas tradicionales de acción colectiva laboral en donde uno podía encontrarse en el centro de trabajo, compartir valores y una cultura común, y por ende formar lazos organizativos; en el servicio de taxi, específicamente en el limeño, eso no ocurre.

Entonces, considerando que previamente a la llegada de las aplicaciones no existía cohesión social, argumentamos que, con la llegada de estas, las limitaciones a la acción colectiva se exacerban aún más. Esto, planteamos, se da por dos motivos. En primer lugar, los mecanismos de resistencia y cooperación que se dan entre los taxistas se encuentran anclados en la necesidad e inmediatez, como se explicó en el

acápite anterior. Por ello, los taxistas priorizan el optimizar sus oportunidades y sus ingresos en un contexto en donde el servicio de taxi ya no es rentable. Así, la creación de redes de soporte virtuales, la evasión a los operativos, entre otros; son mecanismos de los individuos que les permiten subsistir a partir de la relación con otros taxistas, pero sin llegar a construir un sentido de pertenencia a un colectivo propio de taxistas.

Asimismo, profundizamos en el hecho de que, a partir de la integración de taxistas con diversas trayectorias, valoraciones, orígenes y expectativas, inevitablemente construyen fronteras simbólicas como una forma de reafirmar su identidad. Así, el señor que fue profesional y tuvo una posición socioeconómica medio/alta, pero que producto de algún hito disruptivo se vio en la necesidad de hacer taxi, reafirma su posición y toma distancia del taxista *de calle* “*sucio, desaseado y sin cultura*”; también, el taxista con años de experiencia en el rubro, con “*calle*” y que conoce la ciudad *como la palma de su mano*, toma distancia de los taxistas novatos, aquellos que no se toman en serio el trabajo. De esta manera, al ser interpelados, los taxistas elaboran discursivamente barreras invisibles como una reafirmación del “yo”, barreras que se producen poniendo en juego relaciones de poder estructurales que determinan los efectos de realidad que dichas subjetividades (Paniagua, 2006, Hall, 2003).

No obstante, argumentamos que estas prácticas son más reafirmación identitaria que la construcción de un “yo” vs un nosotros” que se materialice en patrones reales de exclusión y segregación. Así, problematizamos lo planteado por Bartolomé (2006) respecto a las fronteras simbólicas como ámbitos que separan pero que a la vez reúnen a partir de la conformación de un “nosotros” que contrasta con el de afuera. Si bien es cierto que se construye un “nosotros” imaginario vs un “ellos”, este nosotros no se constituye como un grupo tangible, como ocurriría con grupos étnicos, religiosos, entre otros. En ese sentido, la conformación de grupos con valores comunes y con un sentido de pertenencia, es bastante endeble y, por el contrario, si este antagonismo se expresa discursivamente al disputarse la legitimidad del uso del taxi a través de bromas, burlas e insultos; en la práctica no llegan a materializarse en expresiones de cierre social (Lamont & Molnár, 2002). En el día a día, todos necesitan trabajar, y todos hacen uso de la mayor cantidad de herramientas y tácticas para subsistir.

7.3. El futuro del taxi

Finalmente, tomamos este último acápite para reflexionar acerca del futuro del taxi. Actualmente, con la aprobación de la de actual ordenanza N.º 162-2023-ATU/PE aprobada el mes de julio del 2023, se han establecido nuevas medidas para reorganizar el servicio de taxi, incluyendo la habilitación de los Paraderos del Servicio Público de Transporte Especial, la obligatoriedad de pintar los vehículos de taxi de color amarillo o el uso de un sistema de control y monitoreo inalámbrico. Asimismo, se plantea explícitamente la obligatoriedad de la formalización como taxistas independientes de los vehículos particulares que hacen taxi, incluyendo a los de aplicación. No obstante, hay algunos factores que no se toman en cuenta. Por un lado, no existen suficientes incentivos a la formalización pues, esta ley, si bien beneficia al taxista formal, no presenta los incentivos económicos para que taxistas particulares se formalicen, más allá de las garantías de trabajar con tranquilidad.

Sin embargo, el punto que consideramos como una mayor limitante a la formalización es que, en un contexto en donde ser formal no presenta ningún beneficio para el taxista y en donde él mismo debe poner su vehículo a trabajar, el ser *informal* o pertenecer a una aplicación -pudiendo utilizar un vehículo de cualquier color, sin señalética de taxi, cintas reflectoras o casquete- les permite movilizarse libremente sin las restricciones que implican ser un taxista con placa. Así, pueden salir de la ciudad de Lima sin intervención de la SUTRAN y, sobre todo, pueden mantener su vehículo tanto como un vehículo propio/familiar, como un vehículo de trabajo. De hecho, uno de los puntos que más molestan a los taxistas es el tener que transformar su vehículo para poder hacer taxi, prefiriendo trabajar como particulares al margen de la normativa. Entonces, si bien esta ordenanza acaba de aprobarse y tiene un año para hacerse efectiva, nos preguntamos sobre sus posibles resultados. Por un lado, es fundamental reorganizar el servicio de taxi, tanto para el consumidor como para el taxista; por el otro, sin incentivos reales a la formalización, sin un trabajo conjunto con los mismos taxistas y sin la regulación de estas aplicaciones, el futuro del taxi se ve bastante incierto.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Almoqbel, M. Y., & Wohn, D. Y. (2019). Individual and Collaborative Behaviors of Rideshare Drivers in Protecting their Safety. *Proceedings of the ACM on Human-Computer Interaction*, 3(CSCW), 217.
- Arcidiacono, D., Gandini, A., & Pais, I. (2018). Sharing what? The 'sharing economy' in the sociological debate. *The Sociological Review*, 66(2), 275-288. <https://doi.org/10.1177/0038026118758529>
- Armas Morales, C. E. (2018). El consumo digno y los negocios de app de taxi (caso Uber). *Pensamiento Crítico*, 23(1), 97. <https://doi.org/10.15381/pc.v23i1.15101>
- Arnold, D., & Pickles, J. (2011). Global Work, Surplus Labor, and the Precarious Economies of the Border. *Antipode*, 43(5), 1598-1624. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8330.2011.00899.x>
- Ashford, S. J., Caza, B. B., & Reid, E. M. (2018). From surviving to thriving in the gig economy: A research agenda for individuals in the new world of work. *Research in Organizational Behavior*, 38, 23-41. <https://doi.org/10.1016/j.riob.2018.11.001>
- Atkinson, W. (2009). Rethinking the Work—Class Nexus: Theoretical Foundations for Recent Trends. *Sociology*, 43(5), 896-912. <https://doi.org/10.1177/0038038509340718>
- Barrios Graziani, L. (2008). El debate sobre el proceso de trabajo: balance de una discusión. *Observatorio Laboral Revista Venezolana*, 1(2), 65-78. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2742889>
- Bauman, Z. (2003). *Modernidad líquida*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Bergman, M. M., & Joye, D. (s. f.). Comparing Social Stratification Schemata: CAMSIS, CSP-CH, Goldthorpe, ISCO-88, Treiman, and Wright. *Cambridge Studies in Social Research*, No. 10. <https://www.sociology.cam.ac.uk/system/files/documents/cs10.pdf>
- Ávalos, S. D. (2009). Escuela de graduados en administración pública y política pública, campus ciudad de México. Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey. *La Modernización del Sistema de Transporte de Taxi en el Distrito Federal (México)*. <https://repositorio.tec.mx/bitstream/handle/11285/629021/33068001082240.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Bartolomé, M. (2006). Antropología de las fronteras en América Latina. En *AmeriQuests [Online]*. Vol. 2 (1).
- Berrones, L. D., & Rosales, R. A. (2010). Vista de condiciones laborales y de salud de los choferes de taxi y microbús del Distrito Federal. *Salud Problema*, 8. <https://saludproblemaojs.xoc.uam.mx/index.php/saludproblema/article/view/193/193>

Benner, C. (2002). Understanding Flexibility. En *Work in the New Economy: Flexible Labor Markets in Silicon Valley* (1.a ed., pp. 11-36). Wiley-Blackwell.

Bielich Salazar C. (2009). La guerra del centavo: una mirada actual al transporte público en lima metropolitana. Instituto de Estudios Peruanos: Consorcio de Investigación Económica y Social.

Bourdieu, P. (2006). La distinción: Criterios y bases sociales del gusto. Madrid: Taurus.

Bosch, G. (2004). Towards a New Standard Employment Relationship in Western Europe. *British Journal of Industrial Relations*, 42(4), 617-636. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8543.2004.00333.x>

Botsman, R., & Rogers, R. (2010). *What's Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption* (Illustrated ed.). Harper Business.

Braverman H. (1974). Labor and monopoly capital: the degradation of work in the twentieth century. Monthly Review Press.

Burawoy, M. (1983). Between the Labor Process and the State: The Changing Face of Factory Regimes Under Advanced Capitalism. *American Sociological Review*, 48(5), 587. <https://doi.org/10.2307/2094921>

Burawoy, Michael (1979). *Manufacturing Consent. Changes in the Labor Process under Monopoly Capitalism*. The University of Chicago Press, Chicago.

Cabezas, C. A.; Rincón, M.F. (2016). Autonomía o Múltiples Dependencias: Condiciones de Trabajo de los Conductores de Taxi en Bogotá [Trabajo de Grado, Universidad del Rosario]. Repositorio Académico de la Universidad del Rosario. <https://repository.urosario.edu.co/handle/10336/12950>

Cánepa, G. (2016). Martuccelli, Danilo. Lima y sus arenas. Poderes sociales y jerarquías culturales. Lima: Cauces Editores, 2015, 326 pp. *Anthropologica*, 34(37), 201-206. <https://doi.org/10.18800/anthropologica.201602.010>

Castillo, A. y Ratto, N. (2018): "Teorías del proceso de trabajo. Una revisión de su desarrollo y de las nociones de control y resistencia", Documento de Trabajo No. 11, Fondecyt 1150860 & CIPSTRA, Chile.

De Certeau, M. (1979). *La invención de lo cotidiano. 1 artes de hacer*. México: Universidad Iberoamericana.

Cuervo, S. (2017). Factores críticos de éxito bajo el modelo de consumo colaborativo: Estudio aplicado al servicio taxi. Lima: Universidad ESAN.

Della Porta, D. & M. Keating. (2008). *Approaches and Methodologies in the Social Sciences. A pluralist perspective*. Cambridge, Inglaterra: Cambridge University Press

Dall'Orto, A. (1989, noviembre). El Impacto de los Subsidios y los Diferentes Métodos de Control y Organización de los Sistemas de Transporte Público en América Latina: Caso de Lima. CEPAL. <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/33329>

De la Garza Toledo, E. (2014). ¿Innovación y Aprendizaje Tecnológicos sin Trabajo? Crítica de las teorías de innovación y aprendizaje Neoschumpeterianas. *Revista Latinoamericana de Estudios do Trabalho*, 31, 75-106. <http://sgpwe.izt.uam.mx/pages/egt/publicaciones/articulos/Innovacion.pdf>

De la Garza Toledo, E. (2011). Más allá de la fábrica: los desafíos teóricos del trabajo no clásico y la producción inmaterial. *Nueva Sociedad*, 232, 50-70. https://nuso.org/media/articles/downloads/3762_1.pdf

De la Garza Toledo, E. (2009). Hacia un concepto ampliado de trabajo [Libro electrónico]. En *Trabajo, empleo, calificaciones profesionales, relaciones de trabajo e identidades laborales* (1.a ed., pp. 111-140). CLACSO. <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/gt/20100625114604/neffa1.pdf>

De la Garza Toledo, E. (2000). La Flexibilidad del Trabajo en América Latina. En *Tratado Latinoamericano de Sociología del Trabajo* (1.a ed., pp. 148-178). México. <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/51932.pdf>

Dinegro, A (2020). El mercado laboral peruano y las plataformas de delivery: ¿Qué dicen los derechos laborales? En K. Hidalgo Cordero., C. Salazar Daza (Ed.), *Precarización laboral en plataformas digitales*. Friedrich-Ebert-Stiftung Ecuador FES-ILDIS.

Figari, H. (2006). El servicio de taxi en Lima Perú. Regular o dejar que el mercado regule. *Derecho y Sociedad*, 26, 110-120. <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechosociedad/article/view/17132>

Firpo Reggio, Maria Emilia. (2019). Fronteras simbólicas: Aproximación a las discusiones sobre los procesos regulados de construcción de la otredad. *Revista Uruguay de Antropología y Etnografía*, 4(1), 24-35. <https://doi.org/10.29112/ruae.v4.n1.3>

Fitoussi J.-P. & Rosanvallon P. (1997). *La nueva era de las desigualdades*. Manantial.

Frassa, J. (2007). Rupturas y continuidades en el mundo del trabajo: Trayectorias laborales y valoraciones subjetivas en un estudio de caso. *Cuestiones de sociología: Revista de estudios sociales*, 4, 243-266. <https://www.cuestionessociologia.fahce.unlp.edu.ar/article/view/CSn04a13>

Gandini, A. (2018). Labour process theory and the gig economy. *Human Relations*, 72(6), 1039-1056. <https://doi.org/10.1177/0018726718790002>

Ganzeboom, H.B.G., & Treiman, D.J. (1996). Internationally Comparable Measures of Occupational Status for the 1988 International Standard Classification of Occupations. *Social Science Research*, 25, 201-235.

Geertz C. (2006). *La interpretación de las culturas*. Gedisa.

Giddens, A. (1995). *La Constitución de La Sociedad*. Amorrortu Editores.

Erikson, R., & Goldthorpe, J.H. (1992). *The Constant Flux: A Study of Class Mobility in Industrial Societies*. Oxford: Clarendon.

Gonzales De Rivera, J. (2019). *Sociología de las instituciones digitales: El estudio de la economía colaborativa* [Tesis para optar por el grado de Doctor en Sociología]. Universidad Complutense de Madrid, Facultad de Ciencias Políticas y Sociología, España.

Hall, S. (2003). Introducción ¿Quién necesita “identidad”? En S. Hall y P. du Gay (Eds.), *Cuestiones de Identidad Cultural* (pp. 13–39). Amorrortu Editores.

Jiménez, F. (1999). Liberalización, Reestructuración Productiva y Competitividad en la Industria Peruana de los años 90. *Economía*, 22(44), 145-185. <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/economia/article/view/262/253>

Jiménez, F. (2010). *La economía peruana del último medio siglo*. Pontificia Universidad Católica del Perú, Departamento de Economía.

Keung Chan, N. (2019). The Rating Game: The Discipline of Uber’s User-Generated Ratings. *Surveillance & Society*, 17(1/2), 183-190. <https://doi.org/10.24908/ss.v17i1/2.12911>

Knights, D., & Willmott, H. (1989). Power and Subjectivity at Work: From Degradation to Subjugation in Social Relations. *Sociology*, 23(4), 535–558. <https://doi.org/10.1177/0038038589023004003>

Lamont, M; Molnár, V. (2002). “The Study of Boundaries in the Social Sciences”. *Annual Review of Sociology* 28 (1): 167-195.

Lilja, M.; Baaz, M. e Vinthagen, S. (2013). Exploring “irrational resistance”. *Journal of Political Power*, 6(2), 201-217.

Lima Cómo Vamos. (2015). *CÓMO VAMOS EN MOVILIDAD* (N.o 6). <http://www.limacomovamos.org/cm/wp-content/uploads/2016/09/InformeMovilidad2015-1.pdf>

Manky, O. (2011). El día después del tsunami. Notas para comprender a los sindicatos obreros peruanos en las últimas décadas del siglo XX. *Debates en Sociología*, 36, 107-134. <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/debatesensociologia/article/download/2172/2103/>

Martuccelli, D., & Araujo, K. (2011). La inconsistencia posicional: un nuevo concepto sobre la estratificación social. *Revista Cepal*, 103, 165–178. <http://hdl.handle.net/11362/11453>

Martuccelli, D. (2015). Entrevista a Danilo Martuccelli. La singularización en las sociedades contemporáneas: claves para su comprensión. *Propuesta Educativa*, 43, 99–112. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=403041714010>

Martuccelli, D. M. (2015). Lima y sus arenas Poderes sociales y jerarquías culturales (Primera edición). Cauces Editores S.A.C.

Marx, K. (1975). *El capital*. Tomo I. Vol. I: 1. Siglo XXI Editores.

Minter, K. (2017). Negotiating labor standards in the gig economy: Airtasker and Unions New South Wales. *The Economic and Labor Relations Review*, 28(3), 438-454. <https://doi.org/10.1177/1035304617724305>

Mitrovic Pease, A. (2016). Martuccelli, Danilo. Lima y sus arenas. Poderes sociales y jerarquías culturales. Lima: Cauces Editores, 2015, 326 pp. *Anthropologica*, 34(37), 197-200. <https://doi.org/10.18800/anthropologica.201602.009>

Morales Muñoz, K, (2020). La Valoración de la Flexibilidad y la Libertad en el Trabajo en Apps ¿Los trabajadores de plataforma son sujetos neoliberales? En K. Hidalgo Cordero., C. Salazar Daza (Ed.), *Precarización laboral en plataformas digitales*. Friedrich-Ebert-Stiftung Ecuador FES-ILDIS.

Narvaez Mercado, B., Arrieta Ruiz, Y., & Flores Gómez, B. (2017). El caso del aplicativo móvil Uber frente al régimen de protección a la competencia en la legislación colombiana. *Justicia*, 23(33), 37-50. <https://doi.org/10.17081/just.23.33.2881>

Negri, S. D. (2020). Condiciones laborales, proceso de trabajo y movilización de los trabajadores en plataformas de reparto en Argentina. En K. Hidalgo Cordero., C. Salazar Daza (Ed.), *Precarización laboral en plataformas digitales*. Friedrich-Ebert-Stiftung Ecuador FES-ILDIS.

Poole Fuller, E. (2016). Rectificando las fallas del mercado: balance del proceso de implementación en Lima del sistema integrado de transporte (SIT) y propuestas para su perfeccionamiento bajo un régimen de servicio público. *Disertación de licenciatura*, Pontificia Universidad Católica del Perú, Perú.

Portocarrero, G. (2004). *Rostros criollos del mal*. Lima: Red para el desarrollo de las ciencias sociales en el Perú.

Sánchez, D. & Maldonado, O. (2020). Obstáculos, resistencias y repertorios de movilización social de repartidores digitales en Colombia. En K. Hidalgo Cordero., C. Salazar Daza (Ed.), *Precarización laboral en plataformas digitales*. Friedrich-Ebert-Stiftung Ecuador FES-ILDIS.

O'Doherty, D., & Willmott, H. (2009). The Decline of Labour Process Analysis and the Future Sociology of Work. *Sociology*, 43(5), 931–951. <https://doi.org/10.1177/0038038509340742>

Ortiz Palacios, L. Á., (1999). Acción, Significado y Estructura en la Teoría de A. Giddens. *Convergencia. Revista de Ciencias Sociales*, 6(20). [fecha de Consulta 10

de agosto de 2023]. ISSN: 1405-1435. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=10502002>

Paniagua Arguedas, L. (2006). La palabra como frontera simbólica. En *Revista de Ciencias Sociales*. N° 111-112. 143-154.

Ritzer, G., & Jurgenson, N. (2010). Production, Consumption, Prosumption. *Journal of Consumer Culture*, 10(1), 13-36. <https://doi.org/10.1177/1469540509354673>

Rizo García, M., & Romeu Aldaya, V. (2006). Hacia una propuesta teórica para el análisis de las fronteras simbólicas en situaciones de comunicación intercultural. En *Estudios sobre las culturas contemporáneas*. N° 24. 35-54.

Roberti, Eugenia (2012). El enfoque biográfico en el análisis social: claves para un estudio de los aspectos teórico-metodológicos de las trayectorias laborales. *Revista Colombiana de Sociología*, 35(1), 127-149. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=551556229008>

Rodríguez Cuba Javier. (1995). De profesional a taxista: el mercado laboral de técnicos y profesionales en los 90.

Rodríguez, Á., & Acevedo, J. (2012). ¡Taxi! El modo olvidado de la movilidad en Bogotá (Uniandes ed., Vol. Primero). Bogotá, Colombia: Uniandes.

Rosenblat, A., & Stark, L. (2016). Algorithmic Labor and Information Asymmetries: A Case Study of Uber's Drivers. *International Journal of Communication*, 10, 3758-3784. <https://doi.org/10.2139/ssrn.2686227>

Rosenblat, A. (2018). *Uberland: How Algorithms Are Rewriting the Rules of Work* (English Edition) (1.a ed.). University of California Press.

Sartori, J. J. & Departamento de Economía y Finanzas Facultad de Ciencias Económicas Universidad Nacional de Córdoba. (2006, marzo). Regulación de los servicios de taxi y remis: una contribución al análisis de la problemática de la falta de servicios en días feriados y de lluvia en la Ciudad de Córdoba (Argentina) (N°26). http://catalogo.econo.unlp.edu.ar/meran/opac-detail.pl?id1=6807#.YSd1_o5KjIU

Santos Junior, J. (2018). Trabalho e resistências miúdas: astúcia, barganha e negociação. *Revista Latinoamericana de Antropología del Trabajo*, 4, 1-26

Santos Junior, J. (2020). Fissuras do cotidiano: nos meandros das estruturas de dominação. En *Tratado latinoamericano de Antropología del Trabajo* (pp. 705–732). CLACSO. <https://doi.org/10.2307/j.ctv1gm012v>

Secretaría Distrital de Movilidad. (2017). Observatorio de Movilidad Bogotá. https://www.simur.gov.co/portal-simur/wp-content/uploads/2019/files/datos-abiertos/documentos/observatorio/Observatorio_de_movilidad_2017_min.pdf?fbclid=IwAR1L0y_F_Qgmofnqfr1yWqoMgBgF8kQANrJntge_XKXRRpA-C7n_bgbyag

Stanford, J. (2017). The resurgence of gig work: Historical and theoretical perspectives. *The Economic and Labour Relations Review*, 28(3), 382-401. <https://doi.org/10.1177/1035304617724303>

Stewart, A., Prandy, K., & Blackburn, R. M. (1980). *Social stratification and occupations*. London: Macmillan.

Stone, K. V. W. (2004). *From Widgets to Digits: Employment Regulation for the Changing Workplace*. Cambridge University Press.

Sulmont, D. (2012, marzo). La cuestión laboral en el Perú: cambios y retos actuales. En O. Plaza (Ed.), *Cambios sociales en el Perú: Homenaje a Denis Sulmont 1968-2008* (2.a ed., pp. 193-228). Fondo Editorial Pontificia Universidad Católica del Perú. <http://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/174317>

The Sharing Economy Isn't About Sharing at All. (2015, 28 enero). *Harvard Business Review*. <https://hbr.org/2015/01/the-sharing-economy-isnt-about-sharing-at-all>

Vallas, S. P. (2018). Platform Capitalism: What's at Stake for Workers? *New Labor Forum*, 28(1), 48-59. <https://doi.org/10.1177/1095796018817059>

Velandia, J. R., Pinzon, W., & Peñaranda, E. Y. (2020). Análisis de la regulación del transporte individual de pasajeros en Colombia, a partir del uso de las plataformas tecnológicas [Trabajo de grado para optar por el Título profesional de Abogado]. Universidad Cooperativa de Colombia.

Villavicencio, A., & Tostes, M. (2012). Flexibilización del Derecho del Trabajo y sus implicancias sobre las relaciones laborales en el Perú. *Derecho PUCP*, 68, 355-382. <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechopucp/article/view/2838>

Wood, A. J., Graham, M., Lehdonvirta, V., & Hjorth, I. (2019). Networked but Commodified: The (Dis)Embeddedness of Digital Labour in the Gig Economy. *Sociology*, 53(5), 931-950. <https://doi.org/10.1177/0038038519828906>

Wright, E.O. (1979). *Class Structure and Income Determination*. New York: Academic Press.

ANEXOS

Anexo A: GUÍA DE ENTREVISTA TAXISTA POR APLICATIVO QUE HA TRABAJADO O TAMBIÉN TRABAJA COMO TAXISTA DE CALLE

Buenos días. Mi nombre es Illari Tupayachi Vásquez y soy estudiante de sociología de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Antes que nada, gracias por su tiempo y por participar en la presente entrevista telefónica. El fin de la entrevista es para poder conocer respecto a las experiencias de las personas que se desempeñan en el rubro de taxi en Lima, específicamente los cambios e impactos que han percibido a partir de la llegada de las Aplicaciones de Taxi (Uber, Taxi Beat, Indriver, Cabify). En ese sentido, la entrevista se centrará en tres aspectos principales: su experiencia previa como taxista de calle (trabajo, educación, entre otros), su experiencia actual como taxista de aplicativo y taxista de calle y su percepción respecto a las diferencias o similitudes entre el taxi por aplicación y el taxi de calle.

Antes de comenzar, quería consultarle si existe algún inconveniente con grabar por audio la presente entrevista. La información que se recoja será confidencial y no se usará para ningún otro propósito fuera de los de esta investigación. Asimismo, la información recogida será anónima y una vez culminado el estudio, los audios serán eliminados.

Presentación

Nombre:

Edad:

Nivel de estudios:

Lugar de nacimiento:

Ocupación principal

Ocupación secundaria:

¿Dónde nació?

¿Cuál es su distrito de residencia?

¿Desde cuándo vive en Lima?

¿Cuántos miembros tiene su familia? ¿Es usted el jefe del hogar?

¿Cuál es su nivel educativo?

Antes de la ingresar a los aplicativos

1. ¿Cuándo empezó a trabajar como taxista?
2. Aparte de ello, ¿se dedicaba a otra actividad? (indagar sobre si tenía un trabajo estable o realizaba "cachueleos")
3. En ese entonces, ¿cómo describiría su situación económica?
4. ¿Se dedicaba a alguna otra actividad económica cuando empezó a trabajar como taxista?
 - ¿Por qué decidió dejarla?
 - Si la mantuvo, ¿Por qué decidió tener dos trabajos?
5. ¿Cuál fue el motivo por el que decidió dedicarse a ser taxista? (independencia, oportunidad, necesidad económica)
6. ¿Consideró realizar algún otro trabajo?

En caso sea taxista formal

7. ¿Cómo fue el proceso para conseguir la autorización para ser taxista?
 - ¿Recibió apoyo de familiares o amistades en el proceso? (Si tuvo apoyo externo)
 - ¿Qué actores o instituciones fueron parte de este proceso? ¿Cómo apoyaron en este proceso?

8. ¿El vehículo que utilizaba para trabajar contaba con autorización para realizar el servicio de taxi?
 - ¿Qué procedimientos tuvo que seguir?
 - ¿Qué requerimientos le pidieron?
9. ¿Ocurrió algún problema o dificultad durante el proceso de autorización del servicio?
 - ¿Cómo los solucionó?
 - ¿Quiénes estuvieron involucrados?
10. ¿Cómo obtuvo el vehículo que utilizaba para trabajar?
 - ¿El auto que utilizaba para trabajar era propio o alquilado?
 - Si era alquilado, ¿cómo lo consiguió?
 - Cuando usaba ese vehículo, ¿tuvo algún problema o conflicto con el propietario? Si ese es el caso ¿Cómo hizo para solucionarlo?

En caso sea taxista “informal”

11. ¿Cómo fue que ingresó a ser taxista?
 - ¿Recibió apoyo de familiares o amistades en el proceso? (Si tuvo apoyo externo)
 - ¿Qué actores o instituciones fueron parte de este proceso? ¿Cómo apoyaron en este proceso?
12. ¿El vehículo que utilizaba para trabajar cuenta con autorización para realizar el servicio de taxi?
 - ¿Cuál es el motivo de que no haya contado con la autorización?
 - ¿Consideró solicitar el permiso en algún momento?
 - ¿Qué problemas o dificultades encuentra durante el proceso de autorización?
13. ¿Cómo obtuvo el vehículo que utilizaba para trabajar?
 - ¿El auto que utilizaba para trabajar era propio o alquilado?
 - Si era alquilado, ¿cómo lo consiguió?
 - Cuando usaba ese vehículo, ¿tuvo algún problema o conflicto con el propietario? Si ese es el caso ¿Cómo hizo para solucionarlo?

El trabajo como “taxista de calle”

14. ¿Trabajaba usted como taxista independiente o como parte de una empresa?
 - ¿Por qué decidió esta modalidad de trabajo?
15. Si trabaja para una empresa,
 - ¿Cómo obtuvo el trabajo?
 - ¿Cómo era su relación con la empresa?
 - ¿A grandes rasgos, cómo describiría su relación con la empresa para la cual trabaja?
 - ¿Cuáles eran las ventajas y desventajas?
16. Si era independiente, ¿Por qué decidió no afiliarse a ninguna empresa?
17. ¿Cuáles fueron las principales dificultades que se le presentaron cuando empezó a trabajar como taxista?
18. ¿Cómo era el panorama limeño en ese entonces? (en relación con el servicio de taxis)
19. ¿Podría describirme su día cuando trabajaba de taxista antes de la llegada de los aplicativos?

- ¿A dónde se dirigía cuando empezaba el día?
 - ¿Cuáles eran las zonas o distritos donde solía trabajar y por qué?
 - ¿Cuántas horas al día trabajaba?
 - ¿Tenía horarios fijos? ¿Cómo los definía?
20. ¿Cómo era su experiencia con los clientes durante la carrera?
- ¿Interactuaba con ellos durante el recorrido? ¿Cómo era dicha interacción?
 - ¿Qué tipo de clientes solía recibir en su día a día?
 - ¿Tuvo algún inconveniente con algún cliente?
 - ¿Tenía algún tipo de estrategia para tener más clientes?
21. ¿Cómo decidía la tarifa de cada viaje?
- ¿Lo decidía en función de la zona?
 - ¿Cómo interfería el tráfico?
 - ¿Y la hora?
 - ¿Los clientes negociaban el precio del viaje? ¿Cómo ocurría ello?
22. ¿Cómo fue su experiencia con los reguladores del servicio?
- ¿Tuvo algún inconveniente con las autoridades o instituciones?
 - ¿Ha tenido infracciones, multas, papeletas?
23. ¿Mantén vínculos con otros taxistas? (amistad, conocidos, etc.)
- ¿Cómo los conoció?
 - ¿Esto le beneficiaba de alguna manera?
24. ¿Tuvo alguna experiencia de robo o delincuencia?
- ¿Cómo ocurrió?
 - ¿Qué hizo en esa situación?

Si es taxista independiente

25. ¿Consideraba usted que el trabajo como taxista le daba independencia?
- ¿Cuáles consideraría que eran las ventajas de este tipo de trabajo?
 - ¿Cuáles eran las desventajas?
 - ¿Cómo se sentía en ese trabajo?

Llegada del aplicativo

26. ¿Cuándo y cómo se enteró de la existencia de los aplicativos de taxi? (propaganda, conocidos, redes sociales)
27. ¿Por qué usted decidió trabajar en (el aplicativo al que está afiliado)?
- ¿Trabaja o ha trabajado en más de un aplicativo? ¿Por qué?
 - ¿Por qué no escogió otro?
 - ¿Qué beneficios encontraba en el/los aplicativos en el que trabaja en contraste con otros? ¿Tiene más carreras? ¿Las tarifas son más altas?
28. ¿Qué trabajo tenía cuando ingresa a las aplicaciones?
29. ¿Cuál es su principal ocupación en la actualidad?
- ¿El trabajo por aplicativo es su actividad principal o secundaria?
 - ¿Cuántas veces a la semana la realiza?

- Si no es su actividad principal, ¿Cómo decide cuando trabajar en ella?
30. ¿Cómo fue el proceso de incorporación a la empresa?
- ¿Qué requerimientos le pidieron?
 - ¿Cuánto tiempo demoró?
 - ¿El proceso tuvo algún costo monetario?
 - ¿Tuvo algún inconveniente en el proceso? ¿Cómo lo solucionó?
31. ¿Qué otros costos tienen que cubrir para trabajar? (Gasolina, mantenimiento)
32. ¿Utiliza el mismo vehículo que antes o es otro?
- ¿El auto que utiliza para trabajar es propio o alquilado?
 - ¿El auto es particular o cuenta con placa de taxi?

El trabajo en la aplicación

33. ¿Cómo describiría el panorama limeño cuando comenzó a trabajar en el o los aplicativos? (en relación con el servicio de taxis)
34. ¿Cómo funciona la plataforma?
- ¿Usted elige qué pasajeros aceptar?
 - ¿En qué consiste el sistema de pagos?
 - ¿Quién y cómo se define el precio?
35. ¿Podría describirme su día cuando trabaja como taxista en los aplicativos?
- ¿A dónde se dirige cuando abre la aplicación? ¿Por qué?
 - ¿Cuáles son las zonas donde suele trabajar? ¿Por qué?
 - ¿Cuántas horas al día trabaja en la aplicación?
 - ¿Tiene horarios fijos?
 - ¿Cuántas carreras recibe al día? ¿Cuánto en promedio demora cada una?
36. ¿Cómo es su relación con los clientes? ¿Ha cambiado con relación a hace años?
- ¿Qué tipo de clientes suele recibir cuando trabaja en el aplicativo?
 - ¿Interactúa con ellos en la carrera? ¿De qué depende?
 - ¿Ha tenido alguna vez un inconveniente con algún cliente?
37. ¿Cómo funciona el sistema de evaluación al conductor que tiene la aplicación?
- ¿Considera que tiene efectos para usted?
 - ¿Sobre su desempeño?
 - ¿Sobre sus oportunidades en el aplicativo?
 - ¿Tiene algún tipo de estrategia para conseguir más clientes?
38. ¿Tiene la empresa otros mecanismos para recompensar o incentivar el trabajo?
- ¿Cómo funcionan?
 - ¿Son beneficiosos para usted? ¿Para el cliente?
 - ¿Ha tenido experiencias negativas con estos?
39. ¿Tiene la empresa sanciones para con el conductor?
- ¿Lo han sancionado? ¿A alguien que conozca?
40. ¿Cómo funciona el sistema de pagos al conductor?
41. ¿Cómo decide la ruta de cada viaje?

- ¿Sigue los criterios de la aplicación?
 - ¿Usa algún aplicativo para llegar a su destino?
42. ¿Ha tenido algún inconveniente con las autoridades o instituciones?
- ¿Ha tenido infracciones, multas, papeletas?
43. ¿Ha tenido alguna experiencia de robo o delincuencia mientras trabajaba en el aplicativo?
- ¿Cómo ocurrió?
 - ¿Que hizo en esa situación?
44. ¿Mantiene alguna relación con otros conductores de la aplicación? ¿Por qué?
- ¿Y con otros conductores de otras empresas?
 - ¿Y con otros conductores fuera del aplicativo/de la calle?
45. ¿Aproximadamente, cuánto gana semanalmente trabajando en el aplicativo?
- ¿Y en comparación a cuando trabajaba como taxista fuera del aplicativo?
46. ¿Cuánto aproximadamente invierte mensualmente en ese trabajo?
- ¿Y en comparación a cuando trabajaba como taxista fuera del aplicativo?

Comparación entre el servicio de taxi por aplicativo y el “de calle”

47. A grandes rasgos, ¿Cómo describiría su relación con la empresa del aplicativo?
48. ¿Considera que es mejor que trabajar como taxista de calle? ¿Por qué?
- ¿Qué beneficios encuentra?
 - ¿Consideraría que tiene desventajas? ¿Cuáles son?
49. ¿Cómo describiría el panorama actual para el servicio de taxi?
50. ¿Qué expectativas tiene a largo plazo? ¿Planea seguir trabajando en el aplicativo?

Anexo B: GUÍA DE ENTREVISTA TAXISTA QUE SOLO TRABAJA POR APLICATIVO

Buenos días. Mi nombre es Illari Tupayachi Vásquez y soy estudiante de sociología de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Antes que nada, gracias por su tiempo y por participar en la presente entrevista telefónica. El fin de la entrevista es para poder conocer respecto a las experiencias de las personas que se desempeñan en el rubro de taxi en Lima, específicamente los cambios e impactos que han percibido a partir de la llegada de las Aplicaciones de Taxi (Uber, Taxi Beat, Indriver, Cabify). En ese sentido, la entrevista se centrará en tres aspectos principales: su trayectoria previa a las aplicaciones (trabajo, educación, entre otros), su experiencia trabajando en estas aplicaciones y su percepción respecto a las diferencias o similitudes entre el taxi por aplicación y el taxi tradicional.

Antes de comenzar, quería consultarle si existe algún inconveniente con grabar por audio la presente entrevista. La información que se recoja será confidencial y no se usará para ningún otro propósito fuera de los de esta investigación. Asimismo, la información recogida será anónima y una vez culminado el estudio, los audios serán eliminados.

Presentación

Nombre:

Edad:

Nivel de estudios:

Lugar de nacimiento:

Ocupación principal

Ocupación secundaria:

¿Dónde nació?

¿Cuál es su distrito de residencia?

¿Desde cuándo vive en Lima?

¿Cuántos miembros tiene su familia? ¿Es usted el jefe del hogar?

¿Cuál es su nivel educativo?

Antecedentes

1. Antes de entrar a la aplicación, ¿Qué trabajos ha realizado durante su experiencia?
2. ¿Cómo describiría su situación económica antes de trabajar en la aplicación?
 - ¿Considera que esta ha cambiado con respecto a hoy en día? ¿Por qué motivos?

Llegada del aplicativo:

3. ¿Cuándo y cómo se enteró de la existencia de los aplicativos de taxi? (propaganda, conocidos, redes sociales)
 - ¿Hace cuánto tiempo trabaja como taxista de aplicativo?
 - ¿Empezó a trabajar antes o durante el Estado de Emergencia?
4. ¿Por qué usted decidió trabajar en (el aplicativo al que está afiliado)?
 - ¿Trabaja o ha trabajado en más de un aplicativo? ¿Por qué?
 - ¿Por qué no escogió otro?
 - ¿Qué beneficios encontraba en el/los aplicativos en el que trabaja en contraste con otros? ¿Tiene más carreras? ¿Las tarifas son más altas?
5. ¿Cuál era su principal ocupación en el momento que ingresó a la aplicación? ¿Y en la actualidad?

- Cuando empezó a trabajar como taxista, ¿dejó su anterior trabajo? ¿Por qué?
 - Si lo mantuvo, ¿Por qué decidió tener dos trabajos?
6. ¿Cuál es su principal ocupación en la actualidad?
 - ¿El trabajo por aplicativo es su actividad principal o secundaria?
 - Si no es su actividad principal, ¿Cómo decide cuando trabajar en ella?
 - ¿Esto ha cambiado con la llegada de la pandemia? ¿Por qué motivos?
 7. ¿Cómo fue el proceso de incorporación a la empresa?
 - ¿Qué requerimientos le pidieron?
 - ¿Cuánto tiempo demoró?
 - ¿El proceso tuvo algún costo monetario?
 - ¿Tuvo algún inconveniente en el proceso? ¿Cómo lo solucionó?
 8. ¿Cómo obtuvo el vehículo que utiliza para trabajar en la actualidad?
 - ¿El auto que utiliza para trabajar es propio o alquilado?
 - Si el vehículo no es propio ¿Ha tenido algún problema o conflicto con el titular del vehículo? (averiguar si hay disputas con el propietario del vehículo) ¿Cómo hizo para solucionarlo?
 9. ¿Este vehículo cuenta con placa de taxi? ¿Por qué?
 - ¿Ha considerado formalizarlo eventualmente?
 10. ¿Qué otros costos tienen que cubrir para trabajar? (Gasolina, mantenimiento)

El trabajo en la aplicación

11. ¿Cómo describiría el panorama limeño cuando comenzó a trabajar en el o los aplicativos? (en relación con el servicio de taxis)
 - ¿Qué complicaciones ha encontrado desde el inicio del Estado de Emergencia en marzo del 2020?
12. ¿Cómo funciona la plataforma?
 - ¿Usted elige qué pasajeros aceptar?
 - ¿En qué consiste el sistema de pagos?
 - ¿Quién y cómo se define el precio?
13. ¿Podría describirme su día cuando trabaja como taxista en los aplicativos?
 - ¿A dónde se dirige cuando abre la aplicación? ¿Por qué?
 - ¿Cuáles son las zonas donde suele trabajar? ¿Por qué?
 - ¿Cuántas horas al día trabaja en la aplicación?
 - ¿Tiene horarios fijos?
 - ¿Cuántas carreras recibe al día? ¿Cuánto en promedio demora cada una?
14. ¿Trabaja usted también como taxista fuera de la aplicación? (Recoge pasajeros en la calle, hace taxi a pedido)
15. ¿Antes de la pandemia, como era su relación con los clientes?
 - ¿Qué tipo de clientes solía recibir cuando trabaja en el aplicativo?
 - ¿Interactuaba con ellos en la carrera? ¿De qué dependía?
 - ¿En ese entonces, tuvo algún inconveniente con algún cliente?

16. ¿En la actualidad, ¿Cómo ha cambiado la interacción con los clientes?
17. ¿Cómo funciona el sistema de evaluación al conductor que tiene la aplicación?
- ¿Considera que tiene efectos para usted?
 - ¿Sobre su desempeño?
 - ¿Sobre sus oportunidades en el aplicativo?
 - ¿Tiene algún tipo de estrategia para conseguir más clientes?
 - ¿Qué cambios ha percibido con relación a la pandemia?
18. ¿Tiene la empresa otros mecanismos para recompensar o incentivar el trabajo?
- ¿Cómo funcionan?
 - ¿Son beneficiosos para usted? ¿Para el cliente?
 - ¿Ha tenido experiencias negativas con estos?
19. ¿Tiene la empresa sanciones para con el conductor?
- ¿Lo han sancionado? ¿A alguien que conozca?
20. ¿Cómo funciona el sistema de pagos al conductor?
21. ¿Ha tenido algún inconveniente con las autoridades o instituciones?
- ¿Ha tenido infracciones, multas, papeletas?
 - ¿Se ha visto afectado de alguna manera por los requisitos del Minsa en tiempos de pandemia?
 - ¿Y por la policía?
22. ¿Cómo decide la ruta de cada viaje?
- ¿Sigue los criterios de la aplicación?
 - ¿Usa algún aplicativo para llegar a su destino?
23. ¿Ha tenido alguna experiencia de robo o delincuencia mientras trabajaba en el aplicativo?
- ¿Cómo ocurrió?
 - ¿Que hizo en esa situación?
24. ¿Mantiene en la actualidad algún tipo de amistad o vínculos con otros conductores de la empresa?
- ¿Cómo los conoció?
 - ¿Considera que esto puede resultar beneficioso?
 - ¿Y con otros conductores de otras empresas?
 - ¿Y con otros conductores fuera del aplicativo/de la calle?
25. ¿Aproximadamente, cuánto gana semanalmente trabajando en el aplicativo?
- ¿Y en comparación a sus anteriores trabajos?
26. ¿Cuánto aproximadamente invierte mensualmente en ese trabajo?

Comparación entre el servicio de taxi por aplicativo y el “convencional”

27. A grandes rasgos, ¿Cómo describiría su relación con la empresa del aplicativo en la actualidad? ¿Considera que eso ha cambiado con respecto al 2019?
28. ¿Qué diferencias encuentra entre trabajar por el aplicativo y trabajar como taxista de la calle?
- ¿Cuál considera que es mejor?
 - ¿Por qué?

29. ¿Considera que trabajar como taxista de aplicación es mejor que trabajar como taxista de la calle? ¿Por qué?
30. ¿Qué diferencias encuentra entre el panorama limeño para los aplicativos antes del Estado de Emergencia y en la actualidad?
31. ¿Cómo describiría la situación del servicio de taxis de la calle en Lima?
- ¿Qué cosas positivas encuentra?
 - ¿Qué cosas negativas encuentra?
 - ¿Qué cambios consideraría pertinentes?
 - ¿Qué considera que debería hacer el municipio respecto a ello?
32. ¿Cómo taxista de aplicativo en la actualidad ha tenido inconvenientes con taxistas que realizan servicio de taxi “de calle”? ¿Qué tipo de inconvenientes?
33. ¿Qué expectativas tiene a largo plazo? ¿Planea seguir trabajando en el aplicativo?

