

Mita Machaca, Julio Cesar (2019). *Los artesanos del transporte en El Alto. De q'ipiris a minitransportistas*. La Paz: Centro de Investigaciones Sociales de la Vicepresidencia del Estado Plurinacional de Bolivia (CIS).



Esta publicación es el resultado de la tesis de licenciatura de Julio Cesar Mita Machaca, presentada en la Carrera de Sociología de la Universidad Mayor de San Andrés, cuya tutora fue la Lic. Silvia Rivera. En esta reseña, además de presentar el tema central, se sintetizan las principales contribuciones por capítulo, principalmente, de los dedicados a la descripción del contexto de la investigación y los principales resultados; se ofrecen comentarios y algunas pinceladas críticas en beneficio de la ‘vigilancia académica’, y, finalmente, se apuntan algunas ideas de investigación que surgen a partir de la lectura de este libro.

En concreto, en este texto se analiza qué hacen cotidianamente los “artesanos minitransportistas” en el mundo laboral urbano, específicamente, en la feria de Villa Dolores de la ciudad de El Alto. En términos de Berger (2009 [1963]), podríamos decir, ‘a qué se dedican’ en lo cotidiano los minitransportistas (autoidentificados como ‘cocheros’) en aquella ciudad. Se trata de un estudio de caso de personas que transportan manualmente la carga en una feria urbana. Y para esta labor, los ‘cocheros’ requieren organizarse en sindicatos, hacer fabricar artesanalmente sus medios de trabajo y vincularse con la sociedad y el Estado. Julio Cesar Mita reubica la sesgada vieja mirada, y novelesca,

del “aparapita” (Saenz, 1968). Es más, el autor sitúa a los transportistas manuales en contextos históricos específicos, dado que este tipo de servicio de transporte se constituye en una actividad marcada por el desarrollo de la historia y la evolución del mercado de trabajo. En este estudio, se visualiza a los ‘cocheros’ como un grupo de personas que prestan servicio de transporte manual a los comerciantes mayoristas y minoristas con el propósito de obtener ingresos propios. Para dicho propósito, los ‘cocheros’ captan clientela de la feria “a pulso”¹, se organizan para la defensa de su espacio laboral y canalizan sus demandas en los diferentes niveles del Estado. El Sindicato de Minitransporte (SMT) de Carga Manual, Estibadores y Serenos de la Feria de Villa Dolores de la ciudad de El Alto institucionaliza su relación con el Estado local, regional y nacional, con los comerciantes, los vecinos del barrio y el sector del transporte motorizado. De esta manera, “estibadores”, “escaleras” y “cocheros” establecen derechos y consolidan un espacio laboral en un “mercado de trabajo segmentado” (Rivera, 2002). La organización social regula las relaciones laborales internas y su vínculo con los órganos externos. Por tanto, el autor ha logrado construir su propio objeto de indagación sociológica concreta del asunto.

La estructura del texto está compuesta por cuatro partes: a) en el capítulo 1, se problematiza el objeto de indagación sociológica; b) en el capítulo 2, se precisa el marco conceptual con base en una reflexión sobre las categorías analíticas: ‘estrategia laboral’, ‘técnicas corporales’, ‘medios de producción’, ‘identidad gremial’ y el mundo del trabajo en el sector informal; c) el capítulo 3, ofrece una descripción detallada del contexto espacial de la feria de Villa Dolores y las opciones de institucionalización del sindicato de minittransportistas; y d) los capítulos 4, 5 y 6 corresponden a los hallazgos empíricos que sustentan el argumento central de este estudio: el capítulo 4, versa sobre la ‘sociología del cuerpo’, la ‘producción de la circulación de mercancías’, las ‘modalidades del transporte manual’, hasta la conquista y consolidación del espacio laboral; el capítulo 5, analiza el problema de la ‘crisis laboral’ y los problemas de reconfiguración de un mercado de trabajo altamente informal; el capítulo 6, analiza el carácter del sindicato, que sirve de andamio institucional para vehiculizar el trabajo cotidiano de

1 Decimos “a pulso” en el doble sentido de la palabra: por un lado, a fuerza de voluntad y, por otro, los mismos minittransportistas consideran que para este tipo de trabajo se requiere “calibrar el pulso”, amoldar el cuerpo en función del oficio.

los ‘cocheros’ y frente a otros sectores del gremio. Finalmente, se tiene un acápite puntual que ofrece algunas conclusiones provisorias.

En estos capítulos, en mi opinión, las categorías analíticas construidas por el autor: ‘técnicas corporales’, ‘medios de producción’ e ‘identidad gremial’, han dado el brillo conceptual para la interpretación de la información primaria. Entre tanto, “estrategias laborales” no dio mayores luces a tiempo de analizar los datos. En *No hay Ley para la cosecha*, hemos señalado que el concepto de “estrategia” es una categoría militar, que requiere una planificación para desplazar una tropa con alguna meta específica, de tomar una fortaleza del adversario, etc. (Spedding y Llanos, 1999: 27); es decir, es un asunto de planeación racional. En este caso, a pesar que el autor aclara tal situación, los “cocheros” ingresan al campo laboral específico, operan en él, ocupan el espacio, etc., en los marcos del “sentido práctico”. Asimilan la lógica del trabajo, utilizando de manera instrumental los medios de trabajo (el coche, la escalera, incluso la pita) y el ‘capital corporal’ que adquieren a medida que se insertan en dicho contexto laboral. En mi opinión, lo central de este capítulo es la propuesta de ‘mirada sociológica’² del asunto, que supera aquellas visiones estereotipadas de ver al *q’ipiri* (el que lleva carga) y se dirige hacia un concepto más realista de ‘cocheros’ minittransportistas manuales que trabajan en las ferias urbanas.

El capítulo 3 describe el establecimiento de la feria en Villa Dolores aproximadamente en 1980. Visualiza, mediante un croquis, los principales espacios donde los comerciantes descargan mercadería al por mayor (Av. Panorámica y Av. Antofagasta). Apunta las principales asociaciones que ocupan el área: asociación de papeiros, de chocleros y otros. El autor inserta a los actores minittransportistas de Villa Dolores: “piteros” (estibadores), “escaleras” y, principalmente, “cocheros” (p. 44). Desde el contexto sociológico, el autor focaliza su mirada en el origen y las perspectivas del Sindicato de Minittransportistas de Carga Manual, Estibadores y Serenos de El Alto, fundado un 11 de julio de 1985 (pp. 45-76), que obtiene su personería jurídica en 1996 y que la actualiza en 2017. Este documento se constituye en

2 Parafraseando a Bourdieu, el autor nos habla desde la “disciplina sociológica” y no quema tinta y papel en intentos de ‘teorizar’, mucho menos nos habla desde una “posición de clase” (Bourdieu, 2019 [2015]: 363-365). Sobre este último, considero que metodológicamente el autor hizo un esfuerzo por conocer el mundo del trabajo de los ‘cocheros’. La cuestión étic/emic, le permitió ofrecernos una mirada sociológica del asunto.

el respaldo jurídico del sindicato. Describe los procesos de corte gremial de afiliación al sindicato: inician como estibadores (“derecho de piso”) y después de dos años pueden afiliarse como “cocheros” (pp. 50-55). Describe el rol del sindicato en defensa del área de trabajo. Hay un número de afiliados: 221 cocheros, 6 escaleras y 40 estibadores (p. 60). Narra los procesos de elección del directorio, de acuerdo con el estatuto del sindicato. Señala la necesidad de vincularse con la Federación Andina de Chóferes Primero de Mayo (p. 70), hasta los problemas de jerarquía interna y los medios de trabajo. Considero que este acápite ayuda a comprender la naturaleza de la organización y los actores. El sindicato es una institución que regula las relaciones internas e imparte formación práctica a los socios, al igual que en los gremios de transporte motorizado (*Cfr.* Alemán, 2008). Los socios que no cumplen con las reglas establecidas son apartados o se autoexcluyen del oficio. Es un tema de interés sociológico indagar el rol de este tipo de organizaciones sociales en otros gremios: ¿Qué rol cumplen hoy las organizaciones gremiales en beneficio de sus afiliados y en el mundo sociopolítico institucional exterior? Ya es una pregunta de investigación que avizora la lectura de este texto.

El capítulo 4 contribuye a la comprensión de las “estrategias de producción del transporte manual”. Los minittransportistas se constituyen en unos verdaderos “guerreros de la gravedad”, que viabilizan cotidianamente la circulación de mercancías en la feria de Villa Dolores. Los “cocheros” tienen que lidiar entre la confianza de las caseras (que suele ser frágil) y la competencia desleal de los *q’ipirapitas* independientes. El sindicato ‘inspecciona’ el área de trabajo y aplica la táctica de “romper tablas” (batidas) como parte del “resguardo y control” del área de trabajo (p. 88). Éste fue el propósito de institucionalizar la organización de minittransportistas: estatuto, modalidades y montos de ingreso (hasta el 2016 ascendía a 15 mil bolivianos). Es decir, los afiliados de esta organización, a diferencia del sector de transporte motorizado y sindicalizado, han convertido su ingreso y la antigüedad en una “acción individual”. La afiliación, el cumplimiento de obligaciones y la gestión del código municipal o placa, y el “coche” (pp. 95-99) se constituyen en una “acción”, a diferencia del sector del transporte motorizado sindicalizado donde no hay esta posibilidad de ahorro en forma de “acción” (exceptuando algunas cooperativas de transporte).

La obra se titula “artesanos minittransportistas” porque el coche (medio de trabajo) es ideado por los *q’ipiris*. Ellos hacen fabricar sus coches

artesanalmente, de acuerdo a sus necesidades y el medio. El costo de un coche reforzado está alrededor de los dos mil bolivianos (pp. 99-107) como capital. A esta herramienta se suma el saber moldear el cuerpo, guerrear con la gravedad y la carga. En algunos casos, requieren el insumo de la coca para cumplir con el proceso de trabajo. El autor describe las “horas pico” de trabajo. Señala la importancia de la identificación del operador con overol y la placa del coche, que es sinónimo de garantía para los contratantes de su servicio. Reconoce la ayuda mutua y compartir la carga entre agremiados (pp. 110-120). El *q'ipiri* tiene que conocer cómo llevar la carga hasta la espalda y el principio de “ganar altura” (pp. 121-123). La tipología de los *q'ipiris* (estibadores), “escaleras” y “cocheros” se diferencia por la especialidad ocupacional, los medios de trabajo y el grado de organicidad. Los primeros, normalmente, son “errantes”, “nómadas” e “indómitos” (pp. 127-128); no se les puede decomisar herramienta alguna; controlan áreas de trabajo marginales. Los “cocheros” son orgánicos y estudian cómo trasladar la carga; economizan el derroche insulso de la energía corporal; operan en las rutas troncales de la feria. El capítulo cierra con los ciclos económicos de la feria de Villa Dolores. Como temas de análisis están presentes la división del trabajo y el sistema de trabajo mediado y controlado por el gremio. Un aspecto ausente en esta sección es la voz de las comerciantes. Se podría indagar en las formas de construcción de lealtades y trabajo recíproco entre los dos actores de la feria.

El capítulo 5 es el más controvertido y con algunos ‘baches académicos’. El autor inicialmente critica a Villegas, y plantea que ser *q'ipiri* no es un “refugio laboral” ni tan solo un “*habitus* campesino” (2012: 33). Por el contrario, según Mita, forma parte de la “flexibilidad ocupacional” que agrupa a varios sectores sociales en un mercado de trabajo abigarrado. Aunque después señala que “el sindicato actúa como refugio laboral” (p. 167). En base a la revisión de 106 files de los afiliados, el autor identifica diversas ocupaciones alternas/ anteriores: estudiante, empleado, albañil, agricultor, chofer, entre los más destacados. En la Tabla 9, “Profesión u ocupación de los afiliados al Sindicato, 2014” (p. 152), primero, se desconoce la fuente fidedigna, sin embargo, suponemos que proviene de los files de los afiliados. Segundo, no sabemos si la ocupación apuntada proviene de la declaración de los afiliados o tal vez proviene de lo registrado en la fotocopia de su cédula de identidad. Tercero, hay ocupaciones que se podrían agrupar aún más: ¿cuál es la diferencia entre sastre y artesano? Del mismo modo, en la Tabla

18, sobre el origen de los afiliados por provincia, para el caso del departamento de La Paz, primero, los afiliados proceden de 15 (y no 16) de las 20 provincias paceñas. Curiosamente, Achacachi figura como provincia (p. 170)³. Comprendo que Achacachi y el resto de la provincia Omasuyos, hoy (2018-2019), están en conflicto sociopolítico latente. Sin embargo, Achacachi sigue siendo capital de la provincia Omasuyos. Segundo, no hay un solo caso de *q'ipiri* y/o minitransportista afiliado que provenga de las provincias Nor Yungas, Sud Yungas, Franz Tamayo, Iturralde y José Manuel Pando. Aquí falta un análisis, que podría deberse a que gran parte del territorio de las cuatro primeras provincias está en zonas subtropicales o tropicales. Se puede inferir que en estas provincias “no falta trabajo” (Cfr. Spedding, 1994). Por ende, la población está altamente ocupada en vez de asumir “ocupaciones de refugio” (Villegas, 2012). En el caso de la provincia José Manuel Pando, tal vez tenga que ver con la zona fronteriza con Chile. De todas formas, amerita una crítica (como parte de nuestra ‘vigilancia académica’) a los aspectos formales y al análisis de los datos empíricos en esta sección.

En el capítulo 6, el autor sintetiza la consolidación del sindicato y la construcción de identidad de los agremiados. Como afiliados a la Federación Andina de Chóferes Primero de Mayo, el 19 de junio de 2009 (p. 175), los ‘cocheros’ acatan la orden de ‘paro de transportes’. El 22 de junio del mismo año (p. 177), el SMT convierte la marcha de transportistas en un *carretonazo* en la ciudad de La Paz. En la marcha, encuentran puntos comunes para la organización y consolidación de una Federación de Trabajadores con Carretón (FTC). Los afiliados al SMT de Villa Dolores y otros elevan rituales, acompañan la marcha con un conjunto de música (*tarqueada*) y realizan un *apthapi* (acto de compartir alimentación e información colectiva). El *carretonazo* pasa por el Ministerio de Salud, donde el dirigente ofrece un discurso de exclusión social como sector sacrificado en el trabajo diario. Al escucharlos, el ministro de Salud y Deportes, Ramiro Tapia, plantea que se va a trabajar para que puedan tener un acceso universal a la salud (pp. 177-183). Así, el sindicato se constituye en la centralidad orgánica que canaliza las demandas del sector, más que una simple jefatura centralizada.

3 En la carrera partimos de la idea que ‘toda tesis es perfectible’. Aquí estamos frente a un documento editado y publicado. No es el único desacierto de autoría y/o edición a enmendar. Por ejemplo, en la bibliografía final, curiosamente, Weber antecede a Wanderley, y Yampara y Yapu anteceden a Wacquant (véase p. 246).

En esta obra se muestra que, al margen de representar los intereses del sector ante las instancias de los distintos niveles del Estado, las funciones prácticas del sindicato son: organizar las festividades de los Carnavales, que están estrechamente vinculadas con el espacio laboral de los “cocheros”. La organización opera con tres sectores: sector Medina, 65 afiliados; Sempértégui, 57 afiliados, y Panorámica, 57 afiliados (p. 187). El sindicato organiza campeonatos relámpagos de fútbol en su aniversario, en los que participan hasta nueve equipos (p. 192). Para celebrar el aniversario, el sindicato cobra 60 bolivianos por afiliado y con este fondo común financia la fiesta (pp. 189-190). En mi opinión, los campos sindical, festivo y deportivo se constituyen en espacios de formación del ‘espíritu de cuerpo’ e ‘identidad grupal’. En este trabajo, hay datos de los eventos festivos, en donde los ‘cocheros’, unos a otros, presentan a sus parientes y socializan a los recién llegados en el seno del gremio. En concreto, podríamos apuntar que con estas actividades gremiales, festivo-deportivas, el SMT de Villa Dolores tiene el propósito central de conquistar y renovar los lazos sociales internos y actualizar de manera institucional las relaciones entre las autoridades locales y los actores con quienes cotidianamente se relaciona en su campo laboral. De ahí, el autor señala que es importante “conquistar y reconquistar su espacio laboral, mostrándose ante los demás como una institución altamente organizada” (pp. 203-204).

La organicidad de sus actores se constituirá en una carta de presentación ante las autoridades y las comerciantes (*ghateras*) del mercado de Villa Dolores. De esta manera, garantizan su propia “estabilidad laboral” y superan la estigmatización social de los *q’ipiris*. Con este fin, los “cocheros” implantan una suerte de autocontrol interno: guardar respeto entre los afiliados y las *ghateras*, evitar el consumo de bebidas alcohólicas, salir a trabajar con overol verde limpio y con su distintivo, respetar el área de trabajo, etc. (p. 205). En esa línea, los “cocheros” se relacionan con otras instituciones gremiales, el Estado y la sociedad como un grupo organizado e institucionalizado. Cumplen con las cuotas gremiales de 150 bolivianos mensuales, asisten a los ampliados convocados por sus entes matrices, entre otros (p. 209). El SMT de Villa Dolores muestra, unas veces, su fortaleza orgánica y, otras presenta a sus afiliados como ‘humildes, olvidados y marginados’. Eventualmente, el propósito es impresionar al Estado central y a la sociedad como sector vulnerable. En el fondo, es una actitud de ‘sentido práctico’ que se mueve en

la lógica de “la política de los pobres” (Auyero, 2001) con el fin de alcanzar un reconocimiento del Estado y la sociedad.

Como comentario final, a manera de cierre de esta apretada reseña, debo ponderar la contribución al conocimiento académico de este trabajo por la forma de construcción del objeto de indagación sociológico y la búsqueda apasionada de información pertinente. El autor empezó con un estudio de caso concreto: los ‘cocheros’ y el mercado laboral informal urbano. A partir de ahí comenzó a rastrear los nexos del gremio de los ‘cocheros’ con comerciantes y mayoristas, y minoristas, vecinos, autoridades municipales, regionales y nacionales; transportistas, etc. La mirada central se dirige desde los ‘cocheros’ hacia la sociedad, el mercado y el Estado. En este marco, la obra abre una serie de temáticas nuevas que apunté en esta reseña. Considero que esta publicación se va a constituir (al margen de las observaciones apuntadas) en un referente para comprender la dinámica interna de las organizaciones gremiales en el sector informal urbano. En el fondo, la obra ilustra las destrezas y habilidades organizativas de los ‘cocheros’ para forjar, de manera creativa, su propio espacio laboral; el de un sector ‘ignorado’ por la sociedad, el Estado y las investigaciones sociales. Los ‘cocheros’ practican la ‘política de los pobres’ para alcanzar algunas ventajas en un mercado laboral estancado y segmentado. En el texto, hay una información bastante nutrida sobre el tema. Invito al lector a disfrutar de las líneas de este libro; y estoy seguro que, después de leerlo, se dará cuenta que ciertos hechos, por más efímeros que sean, pueden argumentar un trabajo digno de investigación sociológica.

Esta investigación es una de las tres tesis que ganó el “Concurso Nacional de Tesis” promovido por el Centro de Investigaciones Sociales.

Bibliografía

- Alemán, Luis Víctor (2008). *El transportista vive del volante: la producción del transporte público y su organización social, el caso del grupo Hito 45 del Sindicato Mixto de Transporte Litoral* [Tesis de licenciatura en Sociología]. Universidad Mayor de San Andrés, La Paz.
- Auyero, Javier (2001). *La política de los pobres: las prácticas clientelistas del peronismo*. Buenos Aires: Ediciones Manantial.
- Berger, Peter (2009 [1963]). *Introducción a la sociología*. México, D.F.: LIMUSA.

- Bourdieu, Pierre (2019 [2015]). *Cursos de sociología general 1: conceptos fundamentales*. Traducción de Martínez Kolodens. Buenos Aires: Siglo XXI editores.
- Rivera Cusicanqui, Silvia (2002). *Bircholas. Trabajo de mujeres: explotación capitalista y opresión colonial entre las migrantes aymaras de La Paz y El Alto*. 2da. edición. La Paz: Editorial Mama Huaco.
- Saenz, Jaime (agosto-septiembre de 1968). “El aparapita de La Paz”. *Mundo Nuevo* (26-27), 4-8.
- Spedding, Alison (1994). *Wachu wachu. Cultivo de coca e identidad en los Yunkas de La Paz*. La Paz: Hisbol/CIPCA/COCAYAPU.
- Spedding, Alison y David Llanos (1999). “No hay Ley para la cosecha”: un estudio comparativo del sistema productivo y las relaciones sociales en Chari y Chulumani, La Paz. La Paz: PIEB.
- Villegas, Helmer (2012). *Organización y refuncionalización laboral rural-urbano: proceso de inserción, condiciones sociolaborales y diferenciación entre los aparapitas en el circuito del mercado Rodríguez y El Tejar, en la ciudad de La Paz* [Tesis de licenciatura en Sociología]. Universidad Mayor de San Andrés, La Paz.

David Llanos Layme
E-mail: vi.co3103tdg@gmail.com