

Taxi, objeto antropológico



Preliminares

La ciudad no es sólo cemento, está hecha de encuentros: es un espacio de flujos, diría Castells; un espacio de simultaneidad según Lefebvre. Está construida por sus habitantes, por las relaciones entre ellos y sus itinerarios.¹ La ciudad es una composición espacial definida por la alta densidad de su población heterogénea, conformada esencialmente por extraños entre sí.

La ciudad y las formas de habitarla articulan un proceso referente al estilo de vida marcado por la proliferación de urdimbres relacionales de características des-localizadas y transitorias. Este proceso, definido como *lo urbano*, consistente en integrar crecientemente la *movilidad* espacial en la vida cotidiana, hasta un punto en que ésta queda vertebrada por aquélla.² La vida cotidiana es el proceso por el cual los diferentes actores de la ciudad resuelven sus cometidos para habitarla, adaptando a cada oportunidad los medios necesarios para sus fines.

La *movilidad* se vislumbra como la posibilidad de re-construir la vida cotidiana de cada sujeto, y así de la ciudad misma: no hay una vida cotidiana sino una *determinada* vida cotidiana, y enfocarse en ella es enfocar la *articulación* de la conjunción de las situaciones, actividades, la significación, etcétera que cada una de ellas adquiere con relación a las demás, eso es *la vida cotidiana*.³

En los espacios *urbanos* los vínculos son extenuados, los intercambios aparecen en gran medida no programados, los encuentros son más estratégicos y resultan casi fortuitos, domina la incertidumbre; para una investigación, las informaciones más determinantes pueden ser obtenidas por

¹ Abilio Vergara, *Identidades, imaginarios y símbolos del espacio urbano. Quebec, la capitale*, México, ENAH-INAH/AIEQ/CCNQ/UNSCH, 2003.

² Manuel Delgado, *El animal público*, Barcelona, Anagrama.

³ Norbert Lechner, *Los patios interiores de la democracia*, Santiago, Flacso, 1988.



casualidad, el grueso de las relaciones sociales se produce entre desconocidos o conocidos de vista.

En una ciudad donde los movimientos son acelerados, los encuentros fugaces, la incertidumbre en los trayectos sorprende a la cotidianeidad, donde el exceso de autos, la insuficiencia de vialidades y hasta las manifestaciones enloquecen el tránsito todos los días, muchas veces el taxi es la única solución para llegar a tiempo a un lugar.

Aproximación

El taxi como objeto no es cualquier cosa, sino está cargado de sentidos que se transforman de viaje en viaje, de pasajero en pasajero, que le dotan de un valor signo de la movilidad en la ciudad y con un significado convencional totalmente fijo. Su consumo y la necesidad de utilizarlo para la vida cotidiana nos hablan de ello: su valor de uso lo otorga la lógica práctica de la ciudad, el valor de cambio es referente a la lógica económica de la equivalencia, al servicio que ofrece; su valor simbólico se lo designa la estructura social que lo constituye como transporte público, y es este conjunto de valores que lo hacen un objeto digno de la mirada antropológica.⁴

De inicio, en el acercamiento a este objeto se encuentran los lineamientos que lo constituyen como tal: la regimentación que hace taxi a un automóvil y lo autoriza como un medio de transporte público, que permite desplazamientos rápidos y directos únicamente en la demarcación del Distrito Federal. Tanto la concesión de placas como la licencia tipo B (tarjetón) son tramitados por un órgano gubernamental que se encarga de todo lo referente al transporte, la Secretaría de Transporte y Vialidad (Setravi).

La reglamentación actualmente requiere que los vehículos asignados al servicio no excedan de cierta antigüedad. También indica normas sobre la indumentaria del taxista, el trato al pasajero,⁵ el control de los taxímetros es también regularizado y requiere de una revisión periódica.

⁴ Jean Baudrillard, *Crítica de la economía política del signo*, México, Siglo XXI, 1991.

⁵ Para obtener la licencia se debe tomar y acreditar diferentes procesos que van desde exámenes de salud integral, hasta los conocimientos y desempeño (pericia) del conductor, así como un curso

Los principios generales para su diseño, regulación y operación se deben acatar para distinguirlo, debe ser un automóvil sedán cuatro puertas, con el color oficial vigente correspondiente a su modalidad. Por ejemplo, color vino en mitad inferior del auto, ocre en la mitad superior para los taxis libres; blanco con franja vino y ocre en los costados para las unidades de sitio.

El vehículo debe contar con el diseño establecido, los números de la placa rotulados en los costados, como al interior con números legibles, además del logo del Ángel de la Independencia estilizado y repetido varias veces en los costados del auto, los distintivos que lo anuncian en servicio, como el copete, y la bandera que indica si está libre u ocupado.

El pasajero paga una tarifa al conductor a cambio del servicio de transporte prestado, la cual lo hace acreedor de un servicio flexible y un seguro de vida durante el trayecto. La tarifa de cobro está reglamentada, el vehículo debe estar provisto con un dispositivo de medición (taxímetro) para determinar el costo a pagar según la distancia recorrida y el tiempo transcurrido. Cuando la tarifa no está regulada, el monto a pagar debe ser acordado entre el pasajero y el conductor. Las tarifas reglamentadas son diferentes dependiendo el horario o la unidad que presta el servicio. Por ejemplo, la tarifa nocturna y la tarifa que se cobra al salir del Distrito Federal son diferentes, al igual que la de un sitio de taxis.

La demanda del transporte es atendida por distintas modalidades del servicio,⁶ existe el taxi libre, de sitio, de montaña, de la zona esmeralda, de las terminales de autobús, del aeropuerto, los que operan por contrato (ya sea por hora o día). En algunos lugares hay bicitaxis y ciclotaxis, los que están fuera de la reglamenta-

de capacitación sobre señalamientos de tránsito, nociones de primeros auxilios, higiene, salud y ubicación de zonas específicas de la ciudad como culturales, históricas y de entretenimiento, [http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/_expedicion_de_licencia_tarjeton_tipo_b_].

⁶ Se debe mencionar aquí la existencia de la disposición del transporte aéreo, que ofrece el servicio a diferentes niveles industrial, de personal, ambulancia, ejecutivo, presidencial, informativos, policiaco, etcétera. Por lo general son helicópteros que sobrevuelan la ciudad de México, también existen desplazamientos a distintas partes de los estados colindantes con la capital: Querétaro, Hidalgo, Morelos, etcétera [<http://www.olx.com.mx/q/helicopteros/c-371>].

ción, conocidos como taxis *piratas*, que también son parte de las unidades que a diario prestan el servicio. Un tipo especial de taxis en la ciudad de México son los que se conocen popularmente como taxis VIP, que se diferencian por ser sedanes de lujo color negro, con placas características del servicio público. Sólo se les encuentra en las zonas de alto poder adquisitivo de la ciudad, así como en algunas zonas turísticas; por lo general los choferes están uniformados y pueden ofrecer a los turistas paseos guiados a ciertos puntos de atractivo turístico de la capital, además de que algunos de los choferes son bilingües.

Actualmente en nuestra ciudad los taxis fueron reemplazados por unidades nuevas. La gran mayoría eran el conocido e inconfundible Volkswagen Tipo 1, que era el coche típico en color verde con toldo blanco. Debido a la desaparición de este modelo, así como a las reformas al sistema de transporte público, el Gobierno del Distrito Federal puso en marcha un plan de financiamiento para dar las unidades en circulación a modo de enganche y que los taxistas pudieran adquirir un vehículo salido de agencia automotriz, incluso ya con los colores reglamentarios. Hoy, vehículos de todo tipo y de todas las marcas son los que ofrecen el servicio, desde muy compactos hasta deportivos, en sus versiones austeras o de lujo.

El taxi como objeto tiene como función la movilidad, acortar las distancias, agilizar los tiempos, etcétera. Además, de todas las características que se le puedan encontrar, es un *vehículo* que nos permite evocar creencias, construir historias singulares e imágenes colectivas de la movilidad en la ciudad de México.

Existe un vínculo entre el taxi y el pasajero, las formas en las que se usa el taxi son indeterminadas, para tener un respiro en el ajeteo de la calle, recuperar tiempo perdido, facilita la huida, sirve de lugar para comer, descansar, incluso hasta cambiarse de ropa, etcétera. La relación es ordinaria pero también fugaz, que inicia en cuanto se aborda y finaliza momentáneamente al descenso; cada pasajero tiene una imagen de lo que el taxi puede brindarle.

Este objeto se transforma según sus funciones, según las necesidades, deseos o hábitos que satisface. No es posible expresar toda la complejidad situacional



del taxi, una clasificación lo fijaría en una única y continua utilidad o significado, dejándolo, por decirlo de algún modo, mutilado.⁷ Recordemos que todo está en transformación, la vida cotidiana se crea y recrea día a día y los sujetos están siempre en movimiento.

Se puede apreciar que el taxi en la ciudad es el equivalente a la movilidad, es velocidad por tiempo y dinero sobre kilómetros por hora, modifica el día, cambia la perspectiva del tiempo, de las labores a realizar, construye una imagen de la velocidad, etcétera. Es la transformación de las rutinas, en el mejor de los casos positiva, pero también se debe señalar que hay ocasiones en las que hubiese sido preferible no abordar nunca el taxi, puede ser que nos demoráramos más en el trayecto o hasta llegar a ser uno más en la cifra de desaparecidos por secuestro.⁸

Los taxis son objetos móviles que facilitan nuestra *naturaleza* diaria en la ciudad, la velocidad es su emblema, por sus ventanas se puede mirar el caos del exterior y tomar distancia de él, produce una perspectiva distinta de la ciudad en contraposición a los sujetos que usan autobús. Se vuelve parte del sujeto momentáneamente, lo hace potente en el orden de la velocidad y su sistema mecánico se une al organismo biológico que lo

⁷ Fernando Martín, *Contribuciones para una antropología del diseño*, Barcelona, Gedisa, 2002.

⁸ La Procuraduría capitalina, la Secretaría de Seguridad Pública local y el Consejo Ciudadano de Seguridad Pública consideran al secuestro entre los catorce delitos de alto impacto para la ciudadanía, así como el robo a pasajeros en taxi. Para el segundo bimestre de este año, las autoridades a través del RINDE informan que el secuestro ha disminuido, pero han aumentado las violaciones, delito que también es cometido por operadores de taxis



aborda, brinda confort al tacto, es el gesto específico de la sociedad que puede pagarlo.⁹

Es el momento de incluir en este acercamiento a un actor fundamental como es el taxista; éste tiene una relación de dependencia con el vehículo, pero se diferencia de la que el pasajero establece con el taxi. En este caso uno no existe sin el otro, e incluso se puede afirmar que hay una relación íntima, se construye un vínculo, de tal manera que el sujeto se lo apropia como una extensión de sí mismo, uno confinado al otro.

El taxista tiene en ese vehículo el medio para trabajar, ahí desempeña su oficio y es el medio para obtener sustento y el mantenimiento de la unidad, aunque en el proceso lo recluya y lo vare en la movilidad de la ciudad, en ocasiones lo incauta a las calles y avenidas, casi siempre con rumbo incierto.

El taxista sólo tiene su taxi y el interior que éste proporciona: un rincón en la incertidumbre de la ciudad, un lugar para ser, para ubicarse en la ajetreada vida cotidiana y sus trayectos. Este espacio interior es diseñado por el taxista para sí mismo; además de lo que el vehículo en sí contiene como unidad móvil, este sujeto lo adapta a su estilo y crea un ambiente específico, tanto para sí como para quien lo aborde: le confiere parte de su identidad y a su vez la integra, se plasma en cada uno de los adornos, objetos y accesorios que el taxista dispone dentro y fuera del vehículo.

Al personalizar el taxi el operador pone en acción su capacidad para ajustarlo a sus necesidades, y con base en sus experiencias lo dota de posibilidades infinitas. Por ejemplo, un ventilador para atenuar el calor, una almohada para la siesta en un parque, hasta una hieiera para la vendimia con los pasajeros.

A partir de adaptaciones que satisfacen las necesidades del taxista se forman imágenes mentales fuera de él, ideas que se hacen materia, forma y fondo, figuras

enclavados en un entorno y que se relacionan con la existencia e identidad del conductor; a su vez, el entorno se transforma con la vida cotidiana que este individuo construye dentro del vehículo.

La vida del taxista transcurre en el taxi de día o de noche según la jornada; la actividad productiva y la creación de formas sensibles de este sujeto corresponden tanto a satisfactores como a necesidades, se concretan en formas útiles para la seguridad, comodidad, esteticidad, etcétera, son recursos materiales para un modo específico de vida cotidiano en automóvil.¹⁰

El taxi es como un segundo hogar para el taxista, su albergue en el caos de la ciudad, su fortaleza en la movilidad y una morada ambulante. Ahí se llevan objetos de valor profundo, recuerdos que integran la identidad del taxista, que lo confirman en la ambigüedad de la vida cotidiana y en su rumbo indefinido. Objetos que lo reafirman ante la velocidad constante, que después de determinado tiempo se torna estática, inmóvil, parálisis que requisita reiterarse quién se es y de dónde se viene. En el ajetreo urbano estos objetos le hacen recordar al taxista su sentido y orientación; son objetos minúsculos a la vez que contundentes en tanto lo rescatan de la inmensidad de la ciudad y su movilidad:¹¹ un anillo, el escapulario, la fotografía, un zapatito, el nombre en el parabrisas, son algunos de tantos que corresponden a la historia identitaria de cada taxista.

El espacio del taxista está puesto para recibir a sus pasajeros y para permanecer ahí largo tiempo; en el tablero del vehículo se muestran adornos y objetos dispuestos al gusto del conductor, a la vez que tienen un orden práctico y distinto al de la funcionalidad, pues se vinculan con la significación de la organización, la colocación. Se crea un ambiente. El valor de uso en ocasiones se elimina ante el de la organización: la disposición, el arreglo y el juego son prioritarios sobre la sustancia y forma del objeto.

Los diferentes interiores que se construyen en su conjunto: las puertas, la luz, el diseño establecido y lo que el taxista adhiere al exterior, faros de alógeno, rótu-

[<http://www.consejociudadanodf.org.mx/rinde.php>]. En lo que va de 2011 han sido aprehendidos los miembros de dos bandas diferentes que cometían robo, secuestro exprés y violación, operando a través de taxis en diferentes delegaciones de la ciudad de México. [<http://www.maspormas.com.mx/2011/02/atrapan-a-taxistas-violadores/>]; [<http://www.terra.com.mx/noticias/articulo/1125203/Ubican+a+Los+10+pasos+banda+de+taxistas+violadores+en+el+D+Htm>].

⁹ Roland Barthes, *Mitologías*, México, Siglo XXI, 1994.

¹⁰ Francisco García, *Reflexiones sobre el diseño*, México, UAM-Azcapotzalco, 1996.

¹¹ Gaston Bachelard, *La poética del espacio*, México, FCE, 2010.



los estilizados, estampas variadas, antenas, rines..., ponen en juego una armonía, un ambiente que los integra en una totalidad discursiva.

Al exterior la iluminación es importante, existen carros con luces de neón, con una variada armonía de luces en diferentes colores que los hacen llamativos. Además de que se debe traer encendida la luz interior para que el pasajero pueda mirar al conductor antes de abordar, el foco que nos indica si esta libre u ocupado, confiere información que nos hace percibir al taxi y su conductor de determinada forma. Al interior la iluminación sigue jugando un papel que dota de perspectiva, como en el exterior. Por ejemplo, las imágenes de la Virgen de Guadalupe con un foco en el centro del tablero nos señala lo que el taxista quiere transmitir; en caso contrario, si únicamente prende la luz al momento de abordarlo también está creando una perspectiva en el pasajero.

En función de la temporada o época del año, el taxi se enviste de objetos y temas diversos: Navidad, día de Muertos, día de la Independencia; entonces la piñatita, la calavera o una bandera se hacen presentes, corresponden al ciclo calendárico en diferentes modalidades y estilos. Se añaden a esos objetos calendáricos otros de uso diario, habituales: los tapetes en los asientos, la estampa de la virgen morena, el aromatizante de la chica fresa, la luz neón, la música; en conjunto, todos los objetos están comunicando de manera coherente en relación con el conjunto, se articula un discurso estructurado, es ahí donde reside el sentido actual de la decoración, es el objeto-ambiente que distingue al taxi de los otros vehículos del gremio.¹²

Se debe reconocer lo común que resultan los altares en los taxis y la gran variedad de santos o santas, vírgenes, Cristos o ángeles custodios; es un lugar donde se explicita la necesidad de protección, creando así un recinto sagrado dentro del taxi. Sea la divinidad de la religión o creencia que sea, se le pide por la familia, el trabajo, los pasajeros; por ello se encuentra a la vista en el tablero, en la puerta de acceso, a un costado del volante, en la guantera, pues lo importante es llevar la custodia divina para evitar cualquier riesgo de violen-

cia o accidente. Ya se sabe que el oficio, por su naturaleza, expone a los taxistas a toda hora, y reconocen el riesgo de su vida en los trayectos por la ciudad.¹³

El taxista se vuelve un comunicador activo a través de su ambiente, él mismo debe ser funcional y homogéneo al espacio dispuesto. El taxi es un confidente de un sistema enunciado; con formas que lo limitan al interior y al exterior, la colocación de objetos dispuestos estructura el ambiente, hay un juego entre la colección de objetos, el ambiente, los colores, formas, texturas, olores e imágenes que transmiten mensajes.

La información que reciben los sistemas de percepción de un pasajero en el taxi hace que tome cierta postura, el espacio visual y auditivo le brinda equilibrio, ubicación y espacialidad. El espacio olfativo es un medio de comunicación que traspasa el inconsciente y puede despertar recuerdos más profundos que los generados por la visión; si el taxi huele a cítricos y las vestiduras de los asientos lucen colores claros, con toda confianza el pasajero se postrará en el taxi; pero si la música se escucha a un volumen alto y los interiores son oscuros o se percibe que están sucios, la postura es distinta.

En este nivel natural-orgánico del pasajero los receptores inmediatos, como la piel y los músculos, producen una experiencia espacial que corresponde a la experiencia cenestésica y visual. El calor, el frío, el clima en general, son parte de la experiencia, la información y comunicación que recibe la piel es fundamental para la ubicación y postura en este espacio; todo lo que se transmite ahí se siente en la piel, como la forma de conducir, la velocidad, la lentitud, la destreza del conductor; lo mismo que, por otro lado, los cambios de clima inesperados.

Es privilegiada la información que se recoge con la visión, se alcanza un radio muchísimo más amplio que con cualquiera de los otros sentidos; la visión tiene el poder de hacer síntesis, orienta la movilización o nos lleva a estar en alerta de los mensajes que se transmiten;¹⁴ si de entrada el conductor tiene un mal aspecto y

¹² Jean Baudrillard, *El sistema de los objetos*, México, Siglo XXI, 2010.

¹³ Katia Perdigón, *La santa muerte: protectora de los hombres*, México, Conaculta-INAH, 2008.

¹⁴ Edward Hall, *La dimensión oculta*, México, Siglo XXI, 2005.



al costado de la palanca de velocidades tiene un cuchillo, de inmediato el sistema de percepción pone al pasajero en alerta, a la expectativa de los movimientos del taxista.

Esta aproximación permite poner en claro la relación comunicativa que entabla el taxista con el pasajero: a pesar de que es sólo un rol, una función que cumple este sujeto, transmite mensajes muy específicos; el taxi está comunicando, los elementos dispuestos construyen un escenario para la interacción de los sujetos, el taxista con un rol por actuar y el pasajero en función de lo que imagina y supone acerca de dicho rol.

La apariencia y los modales del taxista también transmiten información,¹⁵ ya que según el reglamento no pueden usar pantalones cortos, ni traer los pies descalzos y deben procurarse un buen aseo corporal; en algunos sitios de taxis incluso existen uniformes con el número del sitio bordado y visible, pero se sabe que cada taxista crea sus estilos y formas entre líneas del rol que lleva a cabo: pelo largo, con gorra, en bermudas, con barba, con tatuajes, con mal olor, infinidad de modalidades de apariencia se usan para trabajar el taxi.

Es interesante observar que los modales son estructurados en función de cada taxista; en los sitios de taxis se les indica no contradecir al pasajero, otros conductores se saben ganar a la gente con habilidades para obtener una propina, o para conseguir clientes frecuentes por horario o zona. Así, los modales y la apariencia intervienen directamente en la relación de los sujetos, determinando el modo en que se interactuará con ellos.

No se requiere gran habilidad para abordar un taxi, es cuestión de compartir un lenguaje familiarizado con el rol, *lléveme a, vamos rápidamente a, siga derecho yo le indico*. Son las formas habituales que nos permiten interactuar con un taxista; del mismo modo, la información que en el taxi fluye es interpretada por quienes comparten el código en que está dispuesta la información, reconocemos la música de los Beatles, la Santa Muerte que trae en el tablero, el olor a detergente en sus franelas, el casquete corto de su pelo, el banderín de las *Chivas*, etcétera.

¹⁵ Erving Goffman, *La presentación de la persona en la vida cotidiana*, Buenos Aires, Amorrortu, 2009.

Del mismo modo el taxista ha caracterizado a los pasajeros: desde antes de subirlos a su unidad, hace una valoración para determinar si les permitirá abordar o no; después, la forma de dirigirse a ellas será determinada por el aspecto del sujeto. Estos primeros datos percibidos por el taxista son fundamentales, ya que no se refiere del mismo modo a todos los usuarios, a las señoras que salen del supermercado, al joven oficinista, la adolescente de la secundaria, la pareja de ancianos que sale del IMSS, a un señor ebrio que sale del bar...

A considerar

Con este pequeño recorrido se puede concluir que el taxi es un núcleo de comunicación, un medio de desplazamiento que conduce hasta el campo de lo imaginario, donde está en disputa la construcción de una otredad cotidiana, y que parece nublarse y hacerse nítida a la vez en estos encuentros cortos e intermitentes, haciéndolos un buen pretexto para el abordaje de un taxi, antropológicamente hablando.

Es posible mirar el taxi a manera de un escenario antropológico, ya que contiene relaciones discretas, diversas y simultáneas, pero con predominio de la movilidad de la vida cotidiana en la ciudad.¹⁶

Se articulan los tiempos y los espacios de la ciudad, pero también la experiencia e interpretación de los actores en el flujo de la cotidianeidad en lo específico de subir a un taxi.

Como espacio de interacción el taxi condensa las acciones, percepciones, creencias, influencias e identidades de los actores, a la vez que modula la relación de éstos y establece comunicación.

Este es el bosquejo de los diferentes tópicos a recorrer en la investigación que tenga como objetivo construir al taxista como una encrucijada de sentidos que orientan acerca de la movilidad en la ciudad y de los ritmos de la vida cotidiana de sus habitantes; el itinerario de la investigación se delinea en esta urdimbre relacional comunicativa, fugaz, intermitente y disyuntiva.

¹⁶ Miguel Aguilar *et al.*, *La ciudad desde sus lugares. Trece ventanas etnográficas para una metrópoli*, México, Porrúa/ CNA/ UAM, 2001.