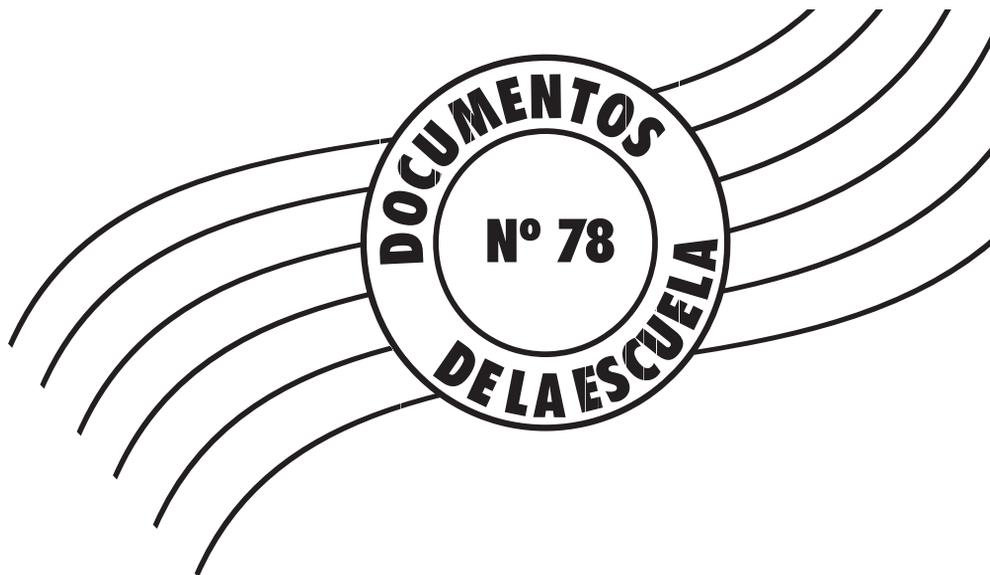




Carmen E. Pico M., Margarita Ramírez M.
Alberto Henao R., Héctor Vásquez F.

Estudio socioeconómico de conductores y pequeños propietarios de taxi en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá



Carmen E. Pico M., Margarita Ramírez M.
Alberto Henao R., Héctor Vásquez F.

Estudio socioeconómico de conductores y pequeños propietarios de taxi en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá



Calle 51 N° 55-78
Tel: 513 31 00 - Fax: 512 23 30
E-mail: fondoeditorial@ens.org.co
www.ens.org.co
Apartado Aéreo 12 175
Medellín, Colombia
2010

ISSN: 1794-9270

Este material se puede reproducir total o parcialmente
por cualquier medio, previo permiso de los editores

CONTENIDO

Introducción	5
Referentes conceptuales y metodológicos	7
Características generales	19
Empleo, condiciones de trabajo y ambiente de trabajo	27
Conductores de taxi e instituciones públicas	47
Diálogo social, organización sindical, negociación selectiva	49
Conclusiones	53
Anexos	57

INTRODUCCIÓN

El sector transporte es básico para el desarrollo de la economía, ya que permite la movilidad de los ciudadanos y la circulación de bienes. Las idas y venidas de mercancías, productos, alimentos y personas, es esencial en las diferentes actividades económicas y un factor determinante en la competitividad de productos y servicios. En la medida en que el comercio mundial y su globalización crecen a ritmos acelerados, también lo hacen los requerimientos de transporte eficiente y económico, tanto hacia el interior del país como dentro del comercio internacional. Al aumentar la competitividad en los principales mercados se obliga al país a adaptarse y ofrecer a los usuarios ventajas de costo, rapidez, confiabilidad y flexibilidad en la distribución de las mercancías, situación que se logra a través de la dotación de una infraestructura vial adecuada.

El tipo de transporte que presenta mayor dinámica es el transporte terrestre; sin embargo, el total del sector genera una importante cantidad de empleo. Pudo estimarse que para febrero de 2007 el sector transporte, almacenamiento y comunicaciones ocupaba aproximadamente al 8,4% del total de los trabajadores del país. Además del transporte de mercancías y productos, que es primordial en el sistema económico, se

encuentra el transporte público de pasajeros, de carácter fundamental para la sociedad. Las y los trabajadores del transporte público prestan un servicio básico para el desplazamiento de las personas y uno de estos es el servicio público de taxi, el cual es un complemento del transporte intermunicipal e interdepartamental, e incluso internacional.

El servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se encuentra regulado por el Decreto 172 de 2001. Este servicio se caracteriza porque se presta en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino y el recorrido se establece libremente por las partes contratantes. Se presta únicamente con vehículos taxi registrados y matriculados para dicha modalidad. Su radio de acción puede ser distrital o municipal y en las áreas metropolitanas de conformidad con las normas que lo regulan.

Con lo anteriormente descrito, en este estudio se pretende reconocer las características de las condiciones socioeconómicas y laborales actuales de los trabajadores/as del transporte público de taxi en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, con el objeto de identificar características sociales, culturales, económicas de los conductores/as de taxi, sean pequeños propietarios o no, las desigualdades y potencialidades y plantear algunas conclusiones y recomendaciones, especialmente a las organizaciones del sector. Para este propósito se incluyen variables como: modalidades de contratación, tipo de empleo, jornada laboral, remuneración, relaciones laborales, sindicalización, entre otras.

Esperamos que esta investigación de tipo descriptiva, pueda potenciar reflexiones para contribuir a establecer políticas públicas de protección y mejoramiento de las condiciones de trabajo de este sector de trabajadores/as.

REFERENTES CONCEPTUALES Y METODOLÓGICOS

Caracterización del sector transporte

Su identificación nacional e internacional

El transporte es un factor determinante en la formación de un mercado amplio y en la vinculación de regiones aisladas. De esta manera, el sector transporte pretende elevar la eficiencia en la prestación del servicio de este medio de comunicación en términos de calidad, oportunidad, tiempo y costos, así como extender su cobertura a las regiones más aisladas de la geografía nacional.

El transporte juega un papel significativo en cualquier economía, especialmente dentro del proceso de globalización que se ha venido generando, por ser factor determinante en la competitividad de los productos y servicios que un país pueda ofrecer en los mercados mundiales, por su contribución en la producción industrial y agrícola, y por su aporte al incremento del bienestar individual, en la manera en que facilita la movilidad y la accesibilidad a servicios básicos tales como educación y salud. Así mismo, se constituye en una importante fuente de rentas para el Estado y para la generación de empleo.

En ese sentido, este sector debe incentivar la movilidad e integración de las personas, facilitar las actividades de intercambio de mercancías y el posicionamiento de los productos colombianos en los mercados, garantizando dentro del marco del ordenamiento territorial la incorporación de las diferentes regiones a la economía nacional y promoviendo el desarrollo social de las personas a través del mejoramiento de su salud, recreación y educación, entre otros.

Los adelantos técnicos y tecnológicos, así como las transformaciones y necesidades del mundo del trabajo y la producción, han transformado el sector del transporte, que en muchos casos ha crecido más de prisa que la actividad económica en su conjunto. La globalización de la producción y los cambios en las estrategias de administración han incrementado la necesidad de movilidad, no solo de personas sino también de la producción y de las mercancías en general. No es extraño que un proceso de trabajo, especialmente de punta, se ejecute en varios puntos de fabricación en distintos y distantes sitios, lo que conlleva a que se realice un esfuerzo por trasladar las diferentes materias primas para ensamblarlas y, posteriormente, comercializarlas.

A nivel mundial, en las últimas dos décadas, el sector ha sido afectado fuertemente por la desregulación y la liberalización (incluyendo unos cambios parciales o totales en las reglas competitivas), la privatización (que trae consigo la corporativización, la subcontratación, y el cambio parcial o total de propiedad), y la reestructuración (aumento de la consolidación, propiedades transnacionales, y las alianzas, así como la disminución de las actividades de las subsidiarias independientes). Además, el sector cambia con la integración económica, regional y mundial, pero también a causa de regulaciones ambientales más rigurosas y el manejo de sistemas, aparentemente sin importancia, de transporte sostenibles. Gracias a los nuevos adelantos conseguidos en la informática, comercio electrónico y a la tecnología de los satélites y comunicaciones, este sector ha venido fomentando la integración de diferentes medios de transporte atravesando fronteras y sectores. En muchos países la ausencia relativa de una reglamentación del transporte de mercancías por carretera y dentro de las ciudades, sumada

a la incapacidad del sector para atender las necesidades sociales, ha impulsado un rápido crecimiento de actividades no estructuradas en estos subsectores.

Se sabe que el parque mundial de vehículos por carretera aumentó en un 34% entre 1989 y 2000, pasando de 557 a 745 millones de unidades, en especial en los países que se encuentran en el umbral de la industrialización. En los países industrializados, la demanda de transporte de mercancías aumenta, por lo general más lentamente en relación con el PIB, que la demanda de transporte de pasajeros. Ahora bien, en los países en desarrollo el incremento del transporte de mercancías por carretera se espera que sea similar al incremento de los desplazamientos de personas. Es de suponer que las tasas de crecimiento más elevadas del transporte de mercancías por carretera se registren en los antiguos países socialistas de Europa central y oriental, donde el transporte por camión está previsto que se triplique en un plazo de 20 años.¹

En el caso de Colombia, el número de vehículos de transporte público para el año 2007, era de 56.670, de los cuales 18.393 eran automóviles de servicio de transporte de taxi. A nivel departamental, el total de vehículos públicos era de 9.056, de estos, 3.605 eran automóviles de servicio público de taxi. Por su parte, Medellín contaba con un total de 2.544 automóviles de servicio público de un total de 3.513 vehículos que conformaban el parque automotor de la ciudad.²

Respecto a los indicadores económicos del sector, se tiene que para el año 2007 el PIB del sector transporte fue de \$11.232.722 (pesos constantes, base 2000), que en relación al PIB total representó el 4,08%;³

-
1. OIT. “Consecuencias sociales y laborales de la evolución tecnológica, la desreglamentación y la privatización de los transportes (con inclusión de la aviación civil, los ferrocarriles y el transporte por carretera)”. Documento informativo, 1999.
 2. Datos tomados de las estadísticas del parque automotor que publica el Ministerio de Transporte, 2007. Se toma el dato de automóviles públicos como los vehículos de servicio público de taxi.
 3. Anuario Estadístico del Transporte en Colombia 2008. Ministerio de Transporte.

el sector de transporte, almacenamiento y comunicación se ubicaba aproximadamente en el sexto lugar en la participación al PIB total.

Composición del sector transporte-subsectores

El sector de transporte en Colombia se compone por el transporte de carga y el transporte de pasajeros. A continuación, se presenta una breve descripción del comportamiento de estos subsectores para el año 2007.

Transporte de carga: el transporte de carga en Colombia se realiza de modo terrestre, aéreo, fluvial y marítimo. La *tabla 1* muestra cuál fue el movimiento de carga nacional para el 2007, por modo de transporte. En ésta se observa que 53,20 millones de toneladas fueron movilizadas a través del ferrocarril, 4,29 millones de manera fluvial, 137 mil toneladas por vía aérea y 454 mil toneladas por cabotaje.

**Tabla 1. Movimiento de carga nacional por modo de transporte, 2007
(miles de toneladas)**

Ferrocarril	Fluvial	Aéreo	Cabotaje
53.204	4.294	137	454

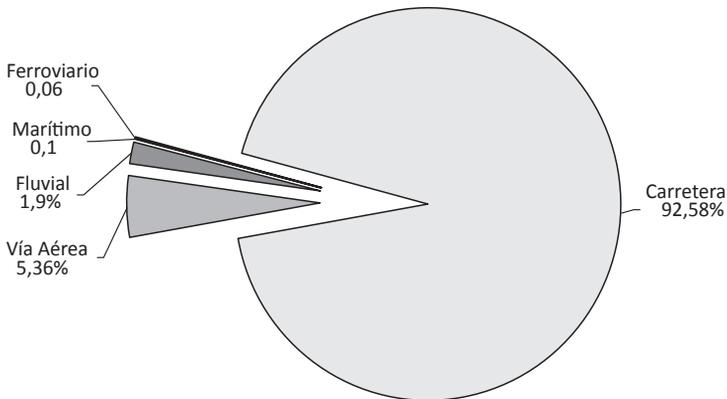
Transporte de personas: El transporte de pasajeros puede llevarse a cabo por vía terrestre, aérea, fluvial, marítima o ferroviaria. Para el año 2007, tal como se señala en la *tabla 2*, a través de las carreteras del país se movilizaron 172.127.092 pasajeros; por vía aérea, fueron 9.308.142; por vía fluvial, 3.297.786; por vía marítima, 108.892; y 181.390, lo hicieron de por vía férrea.

Tabla 2. Movimiento de pasajeros-2007

Pasajeros nacionales				
Carretera	Vía Aérea	Fluvial	Marítimo	Ferrovionario
172.127.092	9.308.142	3.297.786	108.892	181.390
Pasajeros internacionales vía aérea				
Llegados	2.440.257	Salidos	2.514.663	
Totales				4.954.920

Como se puede observar en el *gráfico 1*, el modo de transporte que más pasajeros moviliza es el terrestre, el cual tiene una participación del 92,58%, en el total de modos de transporte del país; seguido de éste se encuentra el aéreo, que representa el 5,36%; y en el último lugar, se ubica el marítimo, que representa el 0,06%.

Gráfico 1. Movimiento de pasajeros, 2007

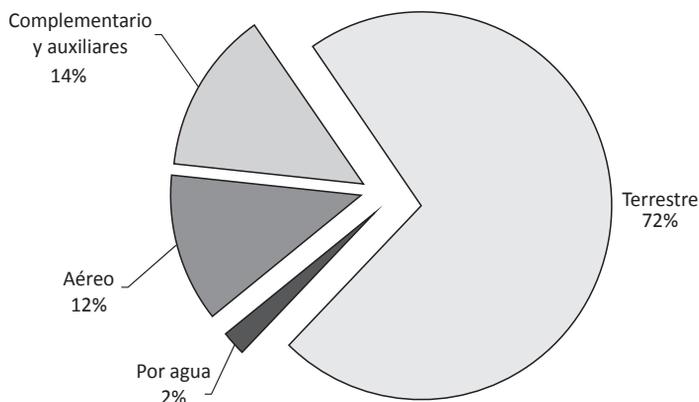


Fuente: Anuario Estadístico de Transporte. Ministerio de Transporte, 2008.

En cuanto a la participación que tienen los modos de transporte en el PIB del sector, se encontró que, para el 2007, el transporte terrestre ocupaba el primer lugar, con una participación del 72%; seguido de transportes complementarios y auxiliares, con un 14%; en el tercer lu-

gar se ubicaba el transporte aéreo, con una participación del 12%; y por último, el transporte por agua, con el 2% de participación.

Gráfico 2. Participación por modos en el PIB Transporte, 2007



Fuente: Anuario Estadístico de Transporte. Ministerio de Transporte, 2008.

Respecto a la accidentalidad y la mortalidad, para el año 2007, en Colombia, por los diferentes modos de transporte, la *tabla 3* ilustra que, por las carreteras colombianas se presentaron 176.647 accidentes y 5.638 muertes; en el segundo lugar se ubicaban los accidentes en los ferrocarriles, que fueron 70, mientras que las muertes, tan solo fueron 5; en el transporte aéreo se presentaron 28 accidentes, 21 incidentes y 37 muertes.

Tabla 3. Accidentalidad en el transporte, 2007

Transporte	Accidentes	Muertos
Carreteras	176.647	5.638
Ferrocarriles	70	5
Fluvial	10	5
Aéreo	28	37

Caracterización del trabajador conductor de taxi

El conductor/a de taxi, según el DANE, se clasifica como cuenta propia cuando es conductor propietario, y como obrero cuando se trata de un conductor que no es dueño del vehículo y trabaja para otra persona o empresa. En cuanto a su remuneración es arriesgado decir que se trata de un salario fijo, puesto que las características de este tipo de oficio no permiten clasificarlo de esta manera, ya que es una actividad laboral en la cual se debe responder por una liquidación diaria para el propietario del vehículo o la empresa. Además se deben asumir unos gastos de mantenimiento diarios como tanqueada y lavada y trabajar extensas jornadas laborales para recibir algo de ingresos después de descontar los gastos ya mencionados; por lo tanto, podría decirse que se trata de un salario flexible.

Trabajo decente⁴

Hace 10 años el actual director de la OIT, Juan Somavia, introdujo en la memoria de la Conferencia anual OIT, de 1999, el concepto de trabajo decente como una propuesta de focalización e integración de las acciones de dicho organismo (OIT), en cuatro objetivos estratégicos que sean política y operativamente alcanzables.

Esta propuesta vincula y relaciona, en primer lugar, los principios y derechos en el trabajo, reafirmandolos como mandato histórico de la OIT; en segundo lugar, la focalización en la creación de empleo como un mandato político, insistiendo en que el empleo es el primer paso para escapar de la pobreza y de la exclusión social; en tercer lugar, la protección social como un mandato ético de la OIT que debe conjugarse con un mandato creativo para lograr ampliar el sistema de protección social hacia los sectores excluidos; y en cuarto lugar, el tripartismo y el diálogo social, como un mandato organizativo de la OIT, un diálogo

4. ENS, “Crecimiento y déficit. La ficción del trabajo decente en Colombia. Informe Nacional Trabajo Decente”, *Documentos de la Escuela*, N° 70, Medellín, Escuela Nacional Sindical, 2007.

incluyente que este cimentado en una sólida organización de los trabajadores, una fuerte organización de los empleadores, un ministerio de trabajo fuerte que posea estructuras modernas de administración del trabajo.

En resumen estos son:

1. Los principios y derechos en el trabajo, que reafirma como mandato histórico de la OIT expresado en sus convenciones.

2. La focalización en la creación de empleo como un mandato político, señalando que después de los derechos humanos fundamentales, el acceso al empleo es la mayor aspiración de la gente, insistiendo en que el empleo es el primer paso para escapar de la pobreza y de la exclusión social; este trabajo se dimensiona en el marco tripartito de la OIT.

3. La protección social como un mandato ético de la OIT que debe conjugarse con un mandato creativo para lograr ampliar el sistema de protección social hacia los sectores excluidos. Esta protección debe además estar considerada en una visión más compleja de la seguridad de las personas, la capacidad para resolver el conjunto de situaciones que hacen una familia, una comunidad o un grupo humano, vivan sin riesgos. A esta noción de seguridad socioeconómica la nombra como seguridad de la gente.

4. El tripartismo y el diálogo social, como un mandato organizativo de la OIT, un diálogo incluyente que este cimentado en una sólida organización de los trabajadores, una fuerte organización de los empleadores, un ministerio de trabajo fuerte que posea estructuras modernas de administración del trabajo.

Estos cuatro objetivos que configuran el contenido básico del trabajo decente se transversalizan con los temas del desarrollo, la igualdad de género y el ciclo vital. Es necesario considerar además que el trabajo decente es una propuesta y aspiración de carácter universal, que tiene un desarrollo particular de acuerdo a los contextos socioeconómicos de los países.

Posterior a estas referencias han sido múltiples las discusiones que se han dado alrededor de los contenidos que suponen la noción de tra-

bajo decente. Mientras para algunos este es un concepto aun en construcción, que si bien supone y engloba el proceso histórico de la OIT, marca la ruta de continuidad bajo una noción integradora; para otros, en cambio, el concepto no es más que una noción que interrelaciona los propósitos de la institución otorgándoles un orden sin mayores novedades que su semántica. En este sentido, para quienes afirman su sentido de construcción y proceso, dicha noción podría significar el piso sobre el cual se construye una dimensión de dignidad del trabajo en un paradigma que vincula desarrollo social y económico con satisfactores y seguridad humana, para otros el concepto supone un marco de referencia que ubica el techo de las apuestas de la institución, es decir, los objetivos tradicionales de la institución bajo un nuevo referente semántico.

En un sentido complementario, el concepto de trabajo decente aparece hoy como un integrador de las apuestas centrales de la OIT, estableciendo un norte de actuación a las búsquedas de bienestar social como una clave en la construcción de futuro. A la premonición del fin del trabajo, al creciente deterioro de las relaciones y condiciones laborales, a la pobreza, desigualdad y exclusión, el concepto de trabajo decente, como un concepto teórico y metodológico, como un concepto diagnóstico y de intervención, se ubica como uno de los grandes desafíos del siglo XXI.

Aspectos metodológicos

Para el logro de los objetivos propuestos dentro de este estudio se consultaron diferentes fuentes, tanto secundarias como primarias. Además de la información recogida a través de revisión bibliográfica sobre el tema, se realizaron entrevistas dirigidas a conductores de taxi. Así mismo, se realizó una encuesta dirigida sobre una muestra representativa de las y los conductores de taxi del Área Metropolitana de Medellín. Se trató de un estudio exploratorio de carácter descriptivo y analítico, donde se suministró información sobre las condiciones socio-laborales de dichos trabajadores y trabajadoras.

Se calcula que existen aproximadamente 30 mil taxis en el Área Metropolitana de Medellín y se estima que por cada taxi hay 1,2 conductores. La muestra de conductores de taxis fue de 323, que es representativa sobre un universo de aproximadamente 36 mil conductores.

Tamaño de la muestra:

1% ≈ 326 encuestas

Confiabilidad: 97%

Error: 5%

La cobertura se enfocó en algunos municipios del Valle de Aburrá:

Prioritarios: Medellín, Bello, Envigado, Itagüí

La distribución municipal se presentó así:

Tabla 4. Muestra por municipios. Área Metropolitana de Medellín, 2006-2007

Municipio	Total	%
Medellín	293	90,7
Envigado	8	2,5
Itagüí	12	3,7
Bello	10	3,1
Total	323	100,0

Se estima que los conductores propietarios son alrededor del 30% de los conductores de taxi. La encuesta fue dirigida tanto a conductores pequeños propietarios como a los conductores que no son propietarios.

Sitios de toma de encuestas: Los sitios en los cuales se aplicó la encuesta fueron empresas, acopios, lavaderos, sitios de liquidación y cita previa.

Las empresas que en la encuesta tuvieron mayor representación fueron: Coopebombas, Tax Individual, Tax Súper, Tax Belén, Tax Andaluz y Coonorte, entre otras. Esta representación puede observarse claramente en la *tabla 5*.

Tabla 5. Empresas a las que se encuentra afiliado

Empresa	Afiliados	%
Coopebombas	72	22
Tax Individual	46	14
Tax Súper	38	12
Tax Belén	26	8
Tax Andaluz	22	7
Coonorte	11	3
Otras empresas	111	34
Total	326	100

Objetivos

Conocer las características socio-laborales de los conductores/as y pequeños propietarios/as de taxi en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, para identificar problemas y potencialidades y sustentar nuevas reivindicaciones.

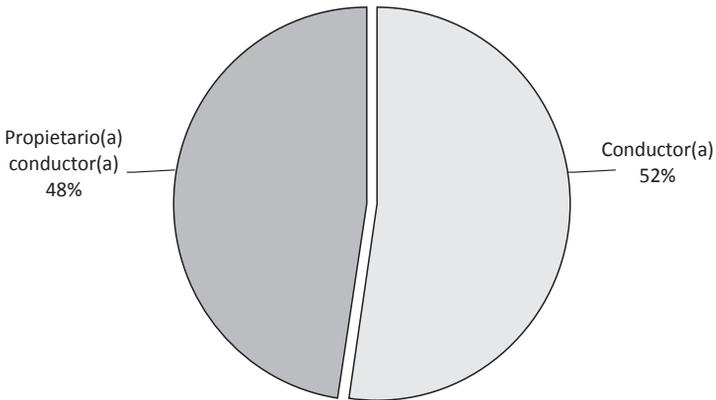
CARACTERÍSTICAS GENERALES

Perfil de las y los conductores de taxi

En el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, el 52% de los conductores de taxi es conductor-no propietario, y el 48% restante es conductor-propietario; es decir, este porcentaje de personas se trata de pequeños propietarios/as de taxi (ver *gráfico 3*).

El oficio de conductor taxista es un trabajo en donde hay mayor concentración de hombres. En el estudio se encontró que sólo el 1,2% de los conductores eran mujeres, tal como se observa en el *gráfico 4*. Este oficio es una actividad tradicionalmente monopolizada por el género masculino; sin embargo, se ha evidenciado que en los últimos años la mujer ha venido irrumpiendo en este campo, sin ser un fenómeno dinámico ni creciente. Se trata de un campo en el cual la mujer no tenía participación ni posibilidades, en muchas ocasiones debido a aspectos culturales, y en muchas otras, por los riesgos asociados a este trabajo, como la violencia y la accidentalidad. Es decir, se trata de un sector masculinizado, donde la presencia de las mujeres es escasa, ligado a una fuerte influencia cultural discriminatoria que considera que las mujeres “son malas conductoras” y su acceso es muy obstaculizado e impedido, y en muchos casos al indagar sobre este aspecto casi se con-

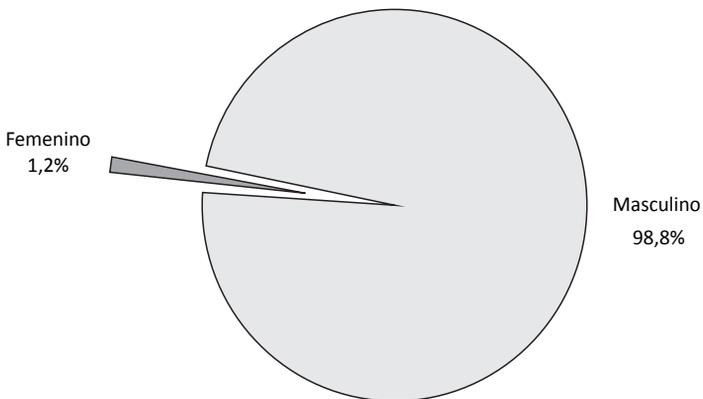
Gráfico 3. Tipo de trabajador



Fuente: Elaboración propia. Encuesta aplicada a los/as conductores/as.

sidera un peligro que una mujer esté al volante y para que sea aceptada como conductora debe demostrarlo suficientemente, contrario a lo que les pasa a los hombres. En este caso solamente se encontraron 4 mujeres taxistas, de las cuales 2 son propietarias y las otras 2, no lo son.

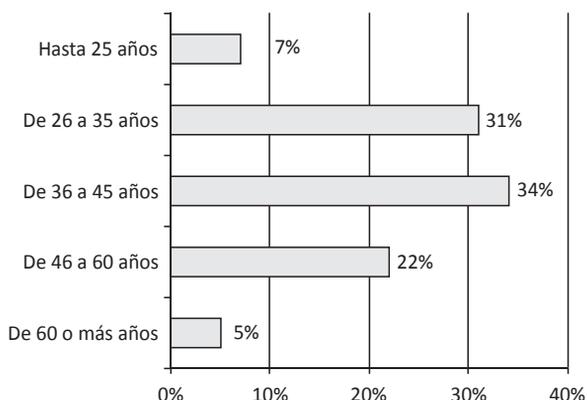
Gráfico 4. Sexo de los conductores de taxi



Fuente: Elaboración propia. Encuesta aplicada a los/as conductores/as.

Por otro lado, al mirar la edad de los conductores, se encontró que el promedio era de 39 años y 6 meses. El *gráfico 5* muestra que los conductores de taxis se concentran entre la población de 26 a 45 años; el 34%, tiene entre 36 y 45 años; el 31%, tiene entre 26 y 35 años; y el 22%, entre 46 y 60 años. Es decir, se trata de personal adulto, económicamente activo, y donde generalmente existe una responsabilidad económica importante con la familia. Además, el 7% de los conductores, tienen 25 años o menos, y un 5% de conductores pertenecientes a la tercera edad, con 60 años o más. No se encontró ningún trabajador menor de 18 años.

Gráfico 5. Edad de los trabajadores de taxi



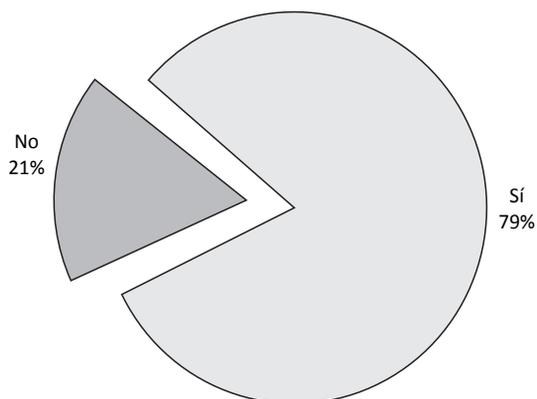
Fuente: Elaboración propia. Encuesta aplicada a los/as conductores/as.

En la encuesta también se encontró que el 79% de los conductores son cabeza de familia o jefes de hogar, esto es, poseen responsabilidad económica en la familia (*gráfico 6*).

Además, la encuesta arrojó que respecto a la composición familiar del conductor, los conductores taxistas tienen en promedio 1,6 hijos. El *gráfico 7* muestra que un 16% de los conductores no tiene ningún hijo; el 34%, tiene uno solo; el 33%, tiene 2 hijos; el 11%, tiene 3 hijos; y el

5%, tienen 4 o más. Otra característica encontrada es que la mayoría de hijos son menores de edad y se concentran especialmente entre los 6 y 18 años de edad, lo que implica en la mayoría de casos dependencia económica de sus padres (ver *anexo 1*).

Gráfico 6. Conductores cabezas de familia

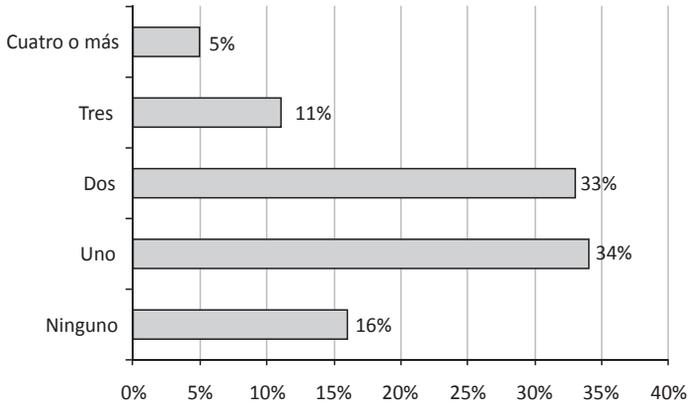


Fuente: Elaboración propia. Encuesta aplicada a los/as conductores/as.

Además, se halló que generalmente los conductores de taxi están económicamente a cargo de más de una persona; el 8% de los taxistas esta a cargo de una persona; el 34%, de dos; el 32%, de tres; el 17%, de cuatro; y el 9%, de cinco o más personas (ver *anexo 2*).

Al indagar por otras personas que aportan económicamente al hogar, el 56% de los conductores encuestados afirmaban que ninguna; es decir, su familia depende sólo de los ingresos del conductor propietario o no propietario de taxi. En un 32% de las familias de los conductores se tiene que, al menos otra persona aporta económicamente; en un 8% de los casos, son dos más las personas que aportan; y en un 3% de las familias, existen 3 personas más que aportan económicamente al sostenimiento del hogar (ver *anexo 3*).

Gráfico 7. Número de hijos



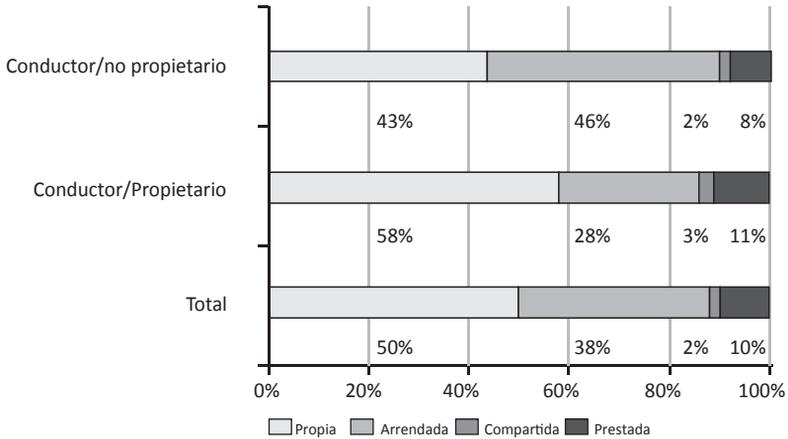
Fuente: Elaboración propia. Encuesta aplicada a los/as conductores/as.

Vivienda

La carga económica que tienen los conductores/as de taxi en cuanto a vivienda es alta, pues a pesar de que el 50% posee vivienda propia, un 20% de éstos tiene deuda por este concepto; por otro lado, un 38% debe pagar arriendo, a este gasto se le suma el pago de los servicios públicos y demás costos de sostenimiento. Estos gastos son cubiertos principalmente por su trabajo como conductor/a de taxi pues se encontró que sólo un 3,7% tiene otras propiedades diferentes a vivienda o de taxi y el 79% son jefes de hogar.

Así mismo, se encontró que el 43% y el 46% de los conductores no propietarios tienen casa propia y alquilada respectivamente, por su parte, la proporción para los conductores propietarios es de 58% y el 29% respectivamente. El 10% de los conductores tienen vivienda compartida y el 2% prestada. La ubicación de dichas viviendas es principalmente en sectores de estrato dos y tres (ver *gráfico 8*).

Gráfico 8. Tenencia de vivienda



Fuente: Elaboración propia. Encuesta aplicada a los/as conductores/as.

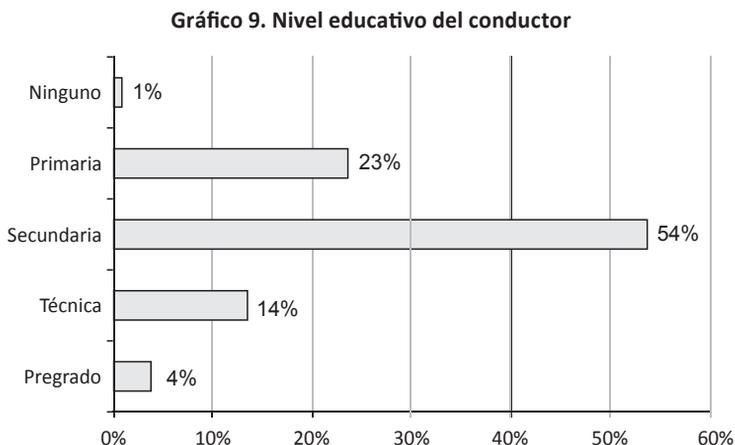
Por su parte, los conductores/as que viven en una casa arrendada, pagan en promedio por concepto de arriendo \$248.110 mensuales. El 42%, entre \$200.000 y \$299.999; el 30%, entre \$100.000 y \$199.999; el 16%, entre \$300.000 y \$399.999, y un 11%, \$400.000 o más. Si un trabajador se ganara \$600.000, éste gastaría el 41,3% de su salario en arriendo.

En lo referente a la ubicación de la vivienda, se encontró que Medellín es el principal municipio habitado por los conductores/as encuestados, un 74% del total; en Bello habitan el 7,5%, en Copacabana, el 7,1%; Envigado acoge al 5,9%; y un 3,7%, reside en el municipio de Itagüí.

Como se mencionó anteriormente, la vivienda de los conductores/as se concentra en los sectores de estratos 2 y 3, principalmente. Se encontró que el 40% y 47% de las viviendas están ubicadas en estos sectores respectivamente. En el estrato 4, vive un 9% de los conductores, y un 3%, en sectores de estrato 1. Así mismo, se encontró que el 99% de las viviendas de los conductores/as tienen acceso a servicios públicos de acueducto, alcantarillado, electricidad y teléfono (ver *anexo 4*).

Educación

Como conductor/a de taxi se requiere una calificación media, donde a pesar de no ser necesario un grado de estudio específico, ni avanzado, es necesario tener ciertos requerimientos legales y de trabajo (pases, permisos y acreditación, entre otros), y conocimientos sobre las normas de tránsito, movilización en la ciudad y ubicación de direcciones. El *gráfico 9* muestra el nivel educativo del conductor, en el se observa que la educación de los conductores taxistas es especialmente la secundaria completa, donde el 57% de estos es bachiller; un 23%, ha terminado la primaria; y sólo un 1%, no posee ningún tipo de educación. Es así, como se puede inferir que es una actividad medianamente calificada y es un oficio que no necesita un nivel académico alto.



Fuente: Elaboración propia. Encuesta aplicada a los/as conductores/as.

Sin embargo, se encontró un subempleo por competencias relativamente importante, ya que existe un 14% de los conductores/as que tiene una educación técnica; y un 4%, de pregrado. Es decir, hay un 18% de profesionales calificados que ejercen este oficio, situación que, dicen, está relacionada con diferentes fenómenos, como la falta de otras oport-

tunidades laborales en el campo correspondiente a sus estudios, desempleo marcado, o por gusto, por preferencia e incluso por tradición. Ser taxista se ha convertido, para muchos, en una salida al problema del desempleo o en el caso de las mujeres porque sus esposos o compañeros han fallecido y, no teniendo otra salida, han optado por continuar su oficio. O también, en otros casos, se ha convertido en una ocupación para quienes, ya pensionados, no quieren dejar de trabajar o buscan otra fuente de ingresos para complementar su supervivencia.

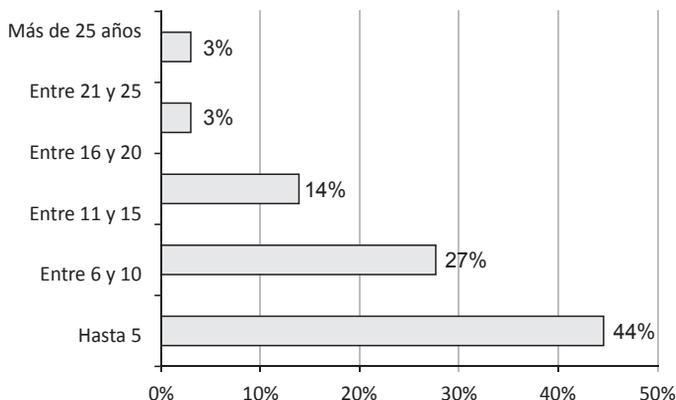
Por otro lado, en el momento de realización de la encuesta, se encontró que el 4% de los conductores/as estudiaba. Además, se evidenció un deseo por seguir estudiando en un 39% de los casos. De los conductores/as que se encuentran estudiando actualmente, el 36% estudia una carrera técnica; 36%, una carrera profesional; y un 27%, otros estudios. Estas personas se inclinan por áreas como la administración, el comercio, la arquitectura, el derecho, educación física, ingeniería, odontología y sistemas. Otros conductores/as estudian cursos o seminarios del SENA en profesionalización del transporte; pero en general, no existe una motivación ni deseo por hacer de esta actividad educativa una profesión, ya que muchos consideran que, si pudieran, dejarían este oficio.

EMPLEO, CONDICIONES DE TRABAJO Y AMBIENTE DE TRABAJO

Experiencia laboral

Con respecto a la experiencia laboral de las personas encuestadas, se tiene que en promedio los conductores/as de taxi llevan 9 años trabajando en este oficio. Este promedio, es igual tanto para propietarios como para los no propietarios. El *gráfico 10* muestra la antigüedad de los conductores en este oficio, en donde el 44% de ellos, tienen 5 años o menos ejerciendo el oficio de taxista; el 27%, entre 6 y 10 años; y un 9%, entre 11 y 15 años. Este comportamiento muestra que son pocos los que se quedan en el oficio permanentemente, pues la proporción de taxistas que llevan más de 15 años en esta actividad, son pocos; el 9% tienen entre 16 y 20 años; y el 6%, tienen más de 21 años en el oficio. Reiteran que si pudieran no ejercerían este oficio y eso lo demuestra también la variable de educación para profesionalizarse.

Gráfico 10. Antigüedad en el oficio



Fuente: Elaboración propia. Encuesta aplicada a los/as conductores/as.

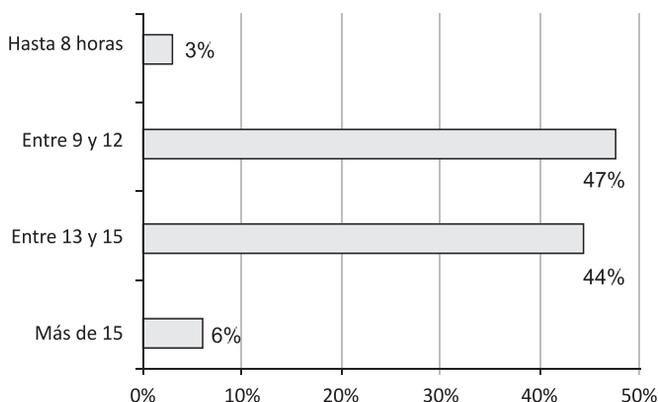
Tiempo de trabajo, jornada laboral y condiciones de salud

Este sector se caracteriza por sus amplias jornadas de trabajo. La flexibilización del tiempo laboral es una desmejora a los derechos laborales que están consagrados en la legislación nacional. En ella se estipula n 8 horas diarias de trabajo y turnos que dan derecho a horas extraordinarias. En este trabajo se encontró que generalmente un conductor de taxi trabaja más de la jornada laboral convencional, y se halló que los conductores de taxi trabajan 13 horas al día en promedio; que convierte este trabajo en extenso y fatigoso. El promedio para los conductores/as no propietarios y propietarios es de 13 y 12 horas diarias de trabajo, respectivamente; en ningún caso da derecho a pago por horas extras. No se evidenció un caso en el cual se laborara una jornada de 8 horas diarias como jornada completa. La menor jornada de tiempo completo era de 9 horas diarias y esto solo ocurrió en uno de los conductores entrevistados. La mayoría trabajaba más de 15 horas diarias.

El *gráfico 11*, ilustra el promedio de horas diarias laboradas por los conductores/as. En él se observa que el 47% de los conductores trabaja

entre 9 y 12 horas; el 44%, entre 13 y 15 horas; y un 6%, trabaja más de 15 horas; jornadas extensas que pueden repercutir en la salud y el bienestar de los trabajadores/as. Este es uno de los indicadores de deterioro de las condiciones de trabajo que determina una precarización importante, entendida teóricamente como, la inseguridad, incertidumbre y la falta de garantías de las condiciones socio-económicas, en el plano laboral, de grupos sociales en términos específicos o generales, o también como la caída generalizada de salarios y desprotección social progresiva. En el caso de los conductores/as de taxi esta definición se interpretaría como una jornada laboral extensa, fatigosa y hasta estresante; incertidumbre en el caso de los ingresos obtenidos, el contrato laboral y las prestaciones sociales, entre otras. Ellos tienen que obtener dinero para gastos generales como tanqueada, mantenimiento, lavada, seguridad social, parqueadero y su respectivo salario.

Gráfico 11. Horas diarias trabajadas



Fuente: Elaboración propia. Encuesta aplicada a los/as conductores/as.

En general los conductores de taxi tienen una jornada que oscila entre 9 y 15 horas. Sin embargo, ello depende del tipo de conductor (propietario y no propietario), y si comparte el taxi con otro conductor

o no. En el caso de compartir el taxi, generalmente se reparten la carga laboral. Así, uno trabaja 12 horas y el otro las 12 horas restantes; horas que pueden ser nocturnas o diurnas y donde su jornada no sobrepasa este límite de tiempo. Por otro lado, cuando el conductor no comparte el taxi, sea propietario o no, éste puede tener una jornada mayor a 12 horas, trabajando horarios más extensos. Además, con la posibilidad de salir en los horarios preferidos y de mayor demanda.

También, los conductores taxistas manifiestan que su jornada aumenta cuando se trata de un día bueno o uno malo; si hay mucho trabajo y se libra el día en un tiempo corto, o si por el contrario, es un día malo en cuanto a trabajo y solo le queda para cubrir sus gastos básicos o sus necesidades.

Pese a que la jornada laboral extensa para los conductores de taxi es un comportamiento general y habitual, no se puede desconocer que es una situación que pone en riesgo el servicio, la calidad de vida y la salud del trabajador. Aparentemente las jornadas extensas “no son obligatorias” para el conductor, pero, lo que sí es obligatorio son sus gastos. Por ello, el incentivo o el estímulo del taxista para realizar jornadas extensas radica en sus ingresos. Día a día el taxista debe generar ingresos que cubran, además de los gastos que se mencionaron anteriormente, el salario para su sostenimiento: arriendo, servicios públicos, canasta familiar, recreación, etc.

Es decir, el taxista debe someterse a un trabajo flexible, aparentemente no exigido por una empresa o dueño del vehículo, sino por las mismas características de su trabajo, al no tener unos ingresos fijos. A pesar de ser particularidades de su trabajo, también son las condiciones del mercado, en cuanto a su liquidación diaria, las que definen sus condiciones y la necesidad de trabajar ciertas horas. Entonces la responsabilidad de sus ingresos recae sobre él, debiendo adaptarse diariamente por tener inestabilidad en cuanto a sus ingresos. Los conductores son estimulados a conducir horas extendidas mediante la imposición de un sistema de pagos de liquidación diaria y por unas tarifas por su servicio. El servicio de transporte está organizado en función de la obten-

ción de un rendimiento económico elevado en un período reducido. Por esto mismo, la jornada laboral y la organización de esta jornada se hace en función de los objetivos productivos y de ingresos y no por la calidad de vida y salud de la persona.

Uno de los problemas de tener jornadas extensas y excesivas es la fatiga, que es uno de los síntomas subjetivos más referidos por los conductores de transporte urbano, se manifiesta, principalmente, por la aparición de síntomas tales como: falta de energía o debilidad, cierta sensación de cansancio combinado con una reducción o variación no deseada en el rendimiento de la actividad. Este fenómeno es preocupante porque no se puede desconocer una relación directa entre fatiga y accidentalidad en conductores urbanos. La jornada puede ser diurna, nocturna o rotativa, y la fatiga se incrementa especialmente si se trabaja de noche, por los desajustes en el sueño. La fatiga además de depender de la duración de la jornada laboral, también depende de la distribución de los descansos.

Además de la fatiga que puede convertirse en crónica según las condiciones del trabajador, se identificaron problemas asociados a la ergonomía inadecuada, trastornos derivados de las posiciones y del sedentarismo como son las lumbalgias, dorsalgias, problemas de columna, discopatía y hernias. Además, existe una propensión a agravar otras enfermedades relacionadas con el hígado, el aparato circulatorio; debido a factores como la inadecuada alimentación y el sedentarismo.

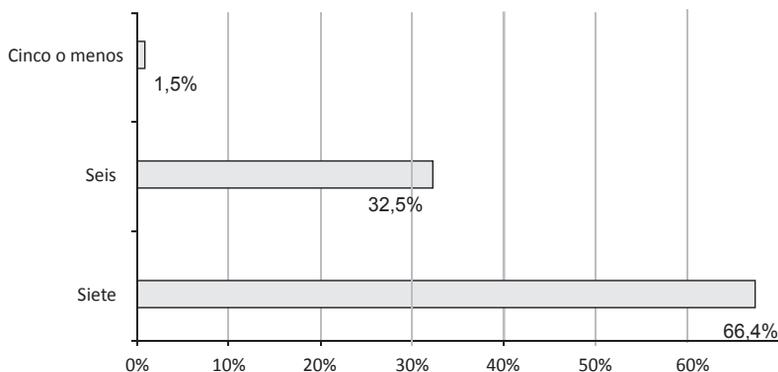
Descanso

Los conductores/as de taxi trabajan en promedio 6 y 1/2 días a la semana; el descanso habitual de estas personas es un día quincenal para los que tienen un horario diurno, y los que trabajan en horario nocturno, contarían con dos días quincenales de descanso. Sin embargo, actualmente con la aplicación del pico y placa los descansos están sujetos a los días en que les corresponde la implementación de esta medida.

Cuando se indaga sobre el número de días laborados en una semana, se encuentra que, como lo muestra el *gráfico 12*, un 32% trabajan

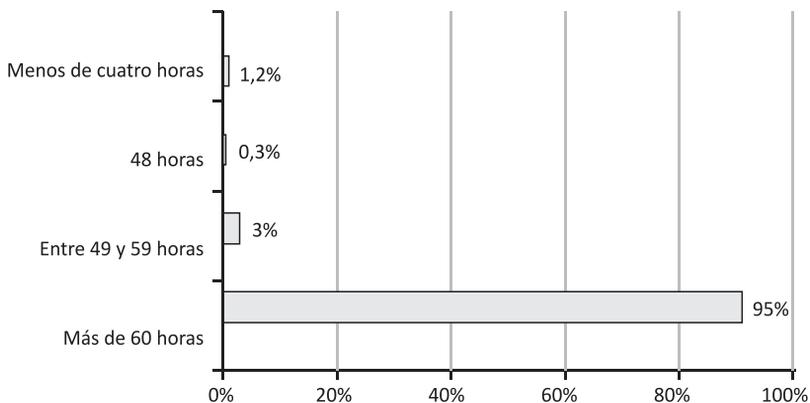
6 días, descansando 1, pero un 66,4% de los conductores trabaja los 7 días de la semana. Lo que evidencia una carencia de descanso, limitando el tiempo libre para el ocio, con el objeto de realizar otras actividades diferentes a la de conducir.

Gráfico 12. Días laborados semanalmente



Fuente: Elaboración propia. Encuesta aplicada a los/as conductores /as.

Gráfico 13. Total horas trabajadas semanalmente

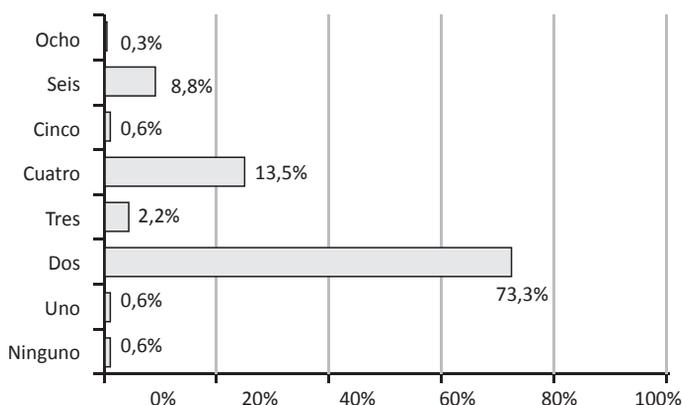


Fuente: Elaboración propia. Encuesta aplicada a los/as conductores /as.

Si se tiene en cuenta el promedio de horas diarias trabajadas y los días trabajados a la semana, se encuentra que el 95% de los conductores tiene una jornada laboral de 60 horas o más en la semana. En caso de trabajar 12 horas diarias en 6 días, trabaja 72 horas semanales; sin embargo, este promedio es mayor para los que tienen jornadas superiores a 12 horas diarias.

Mensualmente, el 74% de los conductores descansan dos días; un 13%, descansa 4 días; y un 8,8%, descansa 6; tal como se ilustra en el *gráfico 14*. Además, la mayoría de conductores (74%) no tienen un día especial para descansar, y un 13%, dice descansar los domingos.

Gráfico 14. Número de días de descanso en el mes



Fuente: Elaboración propia. Encuesta aplicada a los/as conductores /as.

Respecto al tiempo que dedican a otras actividades, se encontró que, en promedio, un conductor de taxi dedica una hora y media semanal para realizar actividades recreativas; sin embargo, es preocupante que, un 65% de los encuestados, manifieste no dedicar ningún tiempo semanal para estas actividades. Entonces, el tiempo laboral les merma su tiempo familiar, social y para el ocio, que son ítems que pueden medir la calidad de vida de un individuo.

Las actividades recreativas que realizan los conductores que dedican una hora o más en dichas actividades, en este caso el 30% de los conductores, tienen preferencia por actividades como el fútbol (48%), el atletismo (10%), el ciclismo (10%), ir a cine o ver televisión (1%), y otras actividades diferentes (30%).

Recientemente, la literatura científica médica del Japón, ha descrito un síndrome de deterioro y muerte llamado *karoshi* (morir trabajando), que se presenta entre los trabajadores que laboran semanalmente 80 horas o más. Ese fenómeno, que no se ha sido descrito aún en Medellín, sería importante investigarlo en futuros estudios, para determinar el grado de desgaste, enfermedad y muerte prematura y súbita entre los trabajadores y trabajadoras de la conducción.

Salarios e ingresos

Para los conductores/as de taxi los días lunes, martes, miércoles y jueves tienen, en promedio, un comportamiento similar en cuanto al ingreso. La *tabla 6* muestra que, en promedio, los conductores recaudan \$96 mil pesos diarios, donde lo mínimo recaudado son \$40 mil y lo máximo son \$200 mil. Los días que obtienen mayores ingresos son los fines de semana (viernes, sábado y domingo), donde el recaudo es de aproximadamente \$101 mil diarios. Sin embargo, estos son los ingresos brutos, porque los conductores de taxi deben asumir gastos diarios de gasolina y lavado, que en promedio son de \$35 mil diarios. Claro que este tope depende del tipo de vehículo, modelo, año y si tiene o no sistema de gas, entre otras características; por lo tanto, es una aproximación al promedio general. Además, en el caso de los conductores no propietarios deben asumir una liquidación diaria en promedio de \$48 mil.

Se observa una diferencia en los ingresos promedios diarios entre los conductores propietarios, los cuales recaudan en promedio \$93 mil, y los no propietarios, que recaudan \$103 mil.

Tabla 6. Ingresos recaudados por día

Día de la semana	Mínimo	Máximo	Media
Lunes	40.000	200.000	96.397
Martes	40.000	200.000	96.397
Miércoles	40.000	200.000	96.397
Jueves	40.000	200.000	96.466
Viernes	20.000	200.000	103.168
Sábado	20.000	200.000	101.627
Domingo	20.000	200.000	101.250
Ingresos promedio diario total	40.000	200.000	98.815
Ingreso promedio diario conductor no propietario	103.684	200.000	40.000
Ingreso promedio diario conductor propietario	93.305	170.000	54.286
Liquidación diaria de conductor no propietario	20.000	70.000	48.446
Gasto en gasolina y lavado	25.000	45.000	35.000

Los conductores/as no propietarios tienen que asumir básicamente los gastos que se han venido mencionando, gasolina y lavada; sin embargo, existen diferencias en las jornadas y se debe tener en cuenta las horas que trabaja el conductor diariamente. La *tabla 7* muestra los ingresos del conductor que no es propietario del vehículo. Se observa en ella que el conductor obtiene un ingreso neto, en este caso su salario, de \$1.555 por hora, que incluso en casos extremos, como mínimo obtendría pérdidas y como máximo de ingreso por hora obtendría \$7.583. Si comparamos los resultados del promedio total, con el valor de la hora ordinaria diaria, que es \$1.800 de un salario mínimo legal vigente, se tiene que este ingreso estaría por debajo. El conductor no propietario tiene un ingreso libre, o neto, del 86% de la hora de un salario mínimo legal. Además, sin contar que trabaja horas extras, festivos, nocturnas que tendrían una sobrecarga más alta.

Tabla 7. Ingresos para el conductor no propietario.

Ingresos para conductor no propietario	Mínimo (\$)	Máximo (\$)	Media (\$)
Ingreso por día del conductor no propietario después de pagar liquidación	15.000	155.000	55.305
Ingreso por hora del conductor no propietario después de pagar liquidación	375	10.417	4.135
Ingreso por día del conductor no propietario después de pagar liquidación y pagar estimado de gasolina lavado	-19.000	121.000	21.305
Ingreso por hora del conductor no propietario después de pagar liquidación diaria y pagar gasolina y lavado	-1.900	7.583	1.555

Aunque este resultado es solo una aproximación porque existen casos extremos, si se compara el costo de la canasta familiar para enero de 2007, se calcula que el costo de la canasta familiar para tres personas con ingresos bajos de aproximadamente \$953.411 que corresponden a 2,2 salarios mínimos legales vigentes, y para ingresos medios, costaría aproximadamente \$2.023.905, lo que corresponde a 4,6 salarios mínimos legales vigentes. El salario promedio en general para los conductores de taxi, 0,9 salarios mínimos legales vigentes por hora, no cubre la canasta familiar básica en caso de trabajar las horas ordinarias. Así mismo, hay que recordar que el 79% de los trabajadores/as son cabeza de familia y en promedio tienen a cargo económicamente a 3 personas; además, en general pertenecen a estratos 2 y 3. Sin embargo, el salario que recibe el conductor/ra mensualmente depende de las horas trabajadas, que por lo general, como lo hemos visto, sobrepasan las 8 horas diarias establecidas en las leyes laborales.

En el caso de un conductor/a propietario a pesar de no tener gastos de liquidación diaria, debe encargarse de las reparaciones y la compra de repuestos, que es un costo variable mes a mes. Así mismo, de pagar los seguros, la administración (empresa a la que está afiliado el vehículo), la seguridad social: EPS, ARP, pensión y caja de compensación

familiar. En la encuesta se encontró que, diariamente, tienen un ingreso libre, que en promedio es de \$40 mil y si, en promedio, trabaja 12 horas, tendría un ingreso aproximado de \$3.333 por hora, que se encuentra por encima del valor de una hora de un salario mínimo legal vigente. En este caso obtiene alrededor de 2 veces la hora del salario mínimo legal vigente.

Generalmente, los conductores propietarios tienen satisfacción económica con los ingresos que obtienen por trabajar como conductores de taxi. El 70% de estos conductores, cree que los ingresos que le genera la actividad le remuneran adecuadamente el capital invertido, es decir, piensa que se trata de un negocio rentable; el 26% cree que es regular; y el 4% dice que es malo.

Ahora bien, al indagar sobre si consideran que han tenido progreso económico por trabajar como conductor de taxi, el 64% de los conductores reconoce progreso económico en este trabajo, mientras que el 36% restante, no han visto ningún tipo de progreso. Sin embargo, esta proporción aumenta a 72% para los conductores propietarios, y disminuye a 57% para los conductores no propietarios.

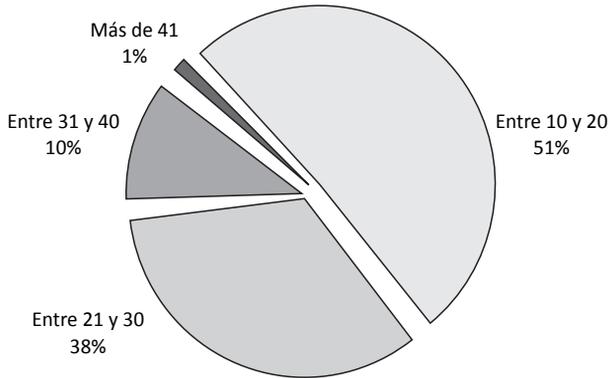
Otros ingresos

Solo el 2% de las personas reciben alguna pensión o jubilación, y solo un 1% recibe otros ingresos diferentes al de su trabajo como conductor. En el caso de los jubilados los ingresos van desde el mínimo hasta 1 y medio mínimos; y en el caso de los que reciben otro tipo de ingresos diferentes por su actividad como taxista, el valor de dichos ingresos es muy cambiante.

Carga y cantidad de trabajo

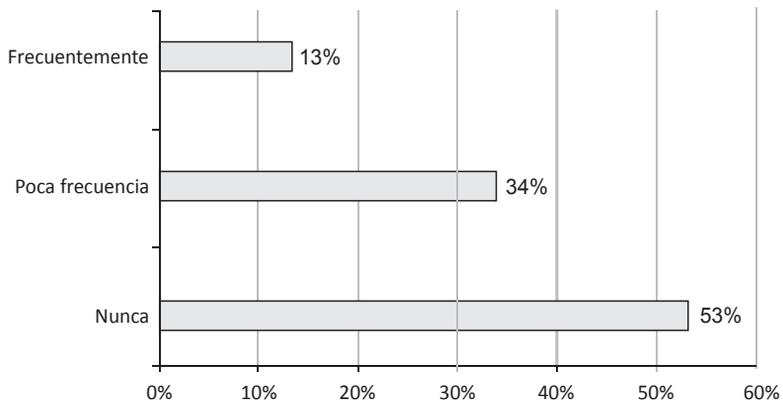
En el tema de cantidad de trabajo, en la encuesta se percibió que en promedio los conductores realizan 25 carreras al día. El *gráfico 15* muestra que el 51% de los conductores reporta que en promedio realizan entre 21 y 30 carreras en el día; el 38%, dice realizar entre 10 y 20; y un 10%, entre 31 y 40. Por otro lado, los acopios pueden ser vistos como una alternativa de espacio de trabajo, tener pasajeros con cierta

Gráfico 15. Promedio de carreras diarias



Fuente: Elaboración propia. Encuesta aplicada a los/as conductores /as.

Gráfico 16. Utilización de acopios



Fuente: Elaboración propia. Encuesta aplicada a los/as conductores /as.

frecuencia y no gastar demasiada gasolina. Además, la utilización de acopios o centros de parqueo y estaciones de taxis, disminuye el estrés y las dificultades de estar rodando por las calles de la ciudad por parte de los conductores. Se encontró, como se ve en el *gráfico 16*, que el 53%

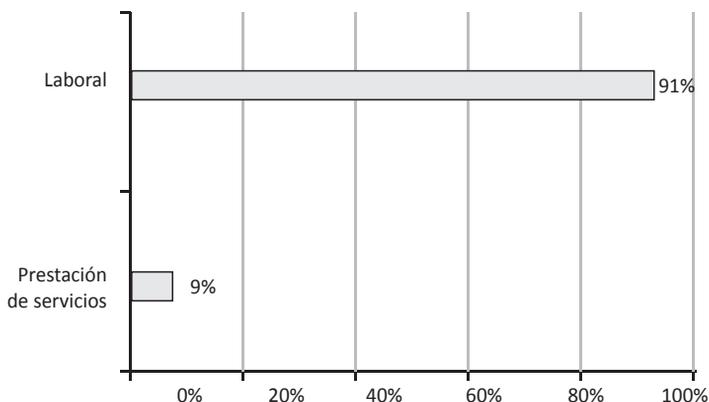
de los conductores utiliza acopios con frecuencia; un 34%, con poca frecuencia; y un 13%, manifiesta nunca utilizarlos.

Además, existen otros fenómenos que se presentan, como estrategias para tener pasajeros e ingresos más fijos. Algunos conductores realizan carreras fijas diariamente, también hacen mensajería para empresas. Así mismo, algunos realizan recorridos rutinarios donde recogen el cupo del carro completo con varios pasajeros que se dirigen a un mismo lugar de destino y cobran una tarifa a cada uno que es similar a la de un bus o colectivo, especialmente a las horas pico. A pesar de que algunas prácticas no son permitidas, son estrategias que realizan los conductores para garantizar ingresos más estables.

Contratación

La contratación que se lleva a cabo entre los conductores no propietarios y sus correspondientes patronos, por lo general, es a través de un contrato diferente a prestación de servicios, en un 91%; sin embargo, el 9% tiene un contrato por prestación de servicios, como se puede apreciar en el *gráfico 17*. Generalmente el contrato se realiza por escrito, aunque en un 10% de los casos se tiene un contrato verbal.

Gráfico 17. Tipo de contrato



Fuente: Elaboración propia. Encuesta aplicada a los/as conductores /as.

La inestabilidad no solo se presenta con los ingresos y la jornada laboral. Para los conductores asalariados o no propietarios, no hay mucha estabilidad con el patrón con el que trabaja, es decir, existe flexibilidad para el cambio de carro y patrón, que podría implicar incluso el cambio de condiciones laborales.

Este comportamiento se ve más claro cuando se examina el tiempo que los conductores no propietarios llevan trabajando con el actual patrono, pues sólo el 3% de los conductores llevan más de 5 años. El 39% de los conductores no propietarios, llevan 6 meses o menos; el 40%, más de 6 meses, pero menos de 2 años; el 18%, entre 2 y 5 años. El comportamiento del tiempo laborado con el actual patrón podría estar relacionado con la existencia de una alta rotación de los conductores de taxi y patrón. Sin embargo, la relación del conductor no propietario con el propietario del vehículo o patrón resulta ser buena en un 91% de los entrevistados; el 8% afirma que esta relación es regular; y el 1% restante afirma que es mala.

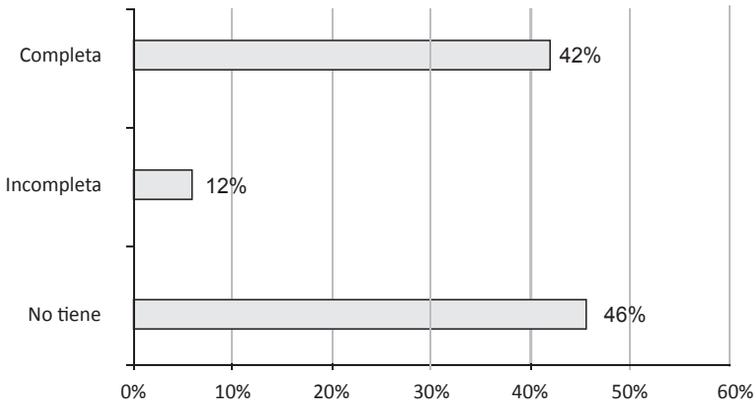
Además, cuando se les pregunta a los conductores no propietarios si sienten temor de perder su empleo, el 79% dice que nunca; el 16%, dice que con frecuencia; y el 5%, admite que siente temor de perder su empleo permanentemente. Este comportamiento puede estar asociado a que a pesar de que la rotación de vehículo y patrono parece ser frecuente, algunos taxistas manifiestan que si se está en el gremio, se tiene experiencia y ha estado afiliado a una empresa, no es muy difícil conseguir empleo en este oficio.

Prestaciones sociales

Al indagar sobre las prestaciones sociales, se encontró que el 46% no tiene ningún tipo de prestación social (vacaciones, prima de servicios, cesantías, intereses a las cesantías); un 42%, las tiene; y un 12%, tiene solo algunas, es decir, posee prestaciones sociales incompletas; tal como se presenta en el *gráfico 18*.

En cuanto al tipo de prestaciones sociales que los conductores/as reciben, se tiene que, las vacaciones las recibe el 52% de los conduc-

Gráfico 18. Prestaciones sociales



Fuente: Elaboración propia. Encuesta aplicada a los/as conductores/as.

tores; el 50%, recibe cesantías; el 42%, intereses de las cesantías; y el 53%, recibe prima por sus servicios. Además, la forma de pago de dichas prestaciones es principalmente en efectivo (86%) y un 12% con días de liquidación.

Este resultado de evasión en las prestaciones sociales, puede dar cuenta de la existencia de conductores piratas o los llamados “caimanes” (individuos que trabajan sin los requerimientos legales laborales y trabajan como conductores de taxi para tener ingresos, pero sin ningún tipo de garantía laboral). Esto es preocupante, porque las cifras son muy representativas y puede estar asociado con que no encuentran otras alternativas de empleo con mayores garantías.

Condiciones de salud y ambientes de trabajo

Condiciones ambientales

La calidad del aire en las ciudades principales como Medellín es, con frecuencia, tan mala o peor que la de las ciudades de los países industrializados, a pesar de que el parque privado de automóviles es más reducido. El tráfico por carretera no es la única fuente, ni a menudo la principal, de la contaminación del aire, pero es una fuente fundamen-

tal de algunas categorías de contaminantes. Las emisiones de plomo, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno e hidrocarburos y macropartículas (humo) perjudican la salud, en especial de los peatones y las personas que viven y trabajan al aire libre en calles con tráfico. Por ejemplo, en la ciudad de México los niveles elevados de macropartículas contribuyen, según se ha estimado, a unas 12.500 muertes por año, y las concentraciones de plomo en algunas zonas de El Cairo son entre cinco y seis veces más elevadas que las fijadas en las normas mundiales establecidas por la OMS. La acumulación de ozono a nivel del suelo es causa de importantes problemas respiratorios en muchas ciudades.⁵

El impacto sobre el medio ambiente del creciente tránsito se concentra por lo general en las zonas urbanas. Las consecuencias que tienen para la salud las emisiones de macropartículas procedentes de motores diesel, neumáticos y revestimientos de carreteras es grave en las zonas urbanas en donde el ruido constituye también una molestia importante. Pero la reglamentación cada vez más estricta de los automóviles privados, la mejora del diseño y la calidad de los carburantes y los convertidores catalíticos, han permitido mejorar el control de las emisiones. El ruido de los vehículos particulares se ha reducido también a consecuencia de la adopción de normas y de las presiones del mercado.

Debido al crecimiento urbano y demográfico de la ciudad, lógicamente se ha presentado una notable alteración de la fauna y flora dentro del Valle de Aburrá. Sumado a esto, en Medellín, se encuentra concentrado el 20% del transporte del país, el factor de mayor contaminación es la emisión de gases por cuenta del alto flujo vehicular.

Según la Secretaría de Medio Ambiente los sectores con mayor contaminación del aire son el centro (San Juan y La Playa con la Oriental), la Universidad de Antioquia, la Facultad de Minas y la Planta de San Fernando. La avenida Guayabal está identificada como la zona que mayor impacto tiene sobre la calidad del aire en Itagüí y Medellín. Los niveles de contaminación del aire son críticos especialmente en estos

5. Banco Mundial: *Sustainable transport: Priorities for policy reform* (Washington, D.C., 1996), pp. 50-51.

sectores porque han superado la norma ambiental anual de 100 microgramos por metro cúbico, lo que hace que la calidad del aire en el área metropolitana tan sólo alcance niveles aceptables.

Así mismo, resultados del examen inicial que el proyecto Medellín Cómo Vamos, resalta la pobre relación existente entre los habitantes de Medellín y las zonas verdes. En el año 2005, por cada persona había 3,5 metros de zonas verdes accesibles, promedio muy bajo respecto a los estándares internacionales y que reitera el llamado de muchos a que la ciudad necesita más parques, mangas y árboles para el disfrute de las personas. Además, en cuanto a la contaminación del aire, medida en tres estaciones de control ubicadas en puntos estratégicos, los resultados tampoco son favorables ya que superan en varios puntos los límites nacionales, que incluso son más permisivos que los internacionales.

La contaminación ambiental, especialmente del aire, afecta directamente a los conductores de taxi, además del ruido el contribuye a deteriorar la calidad del mismo. La contaminación acústica a la que están expuestos diariamente los conductores (ruido del propio vehículo y ruido exterior, entre otros) son factores que ponen en riesgo la salud del mismo.

Transportes y violencia en el trabajo

La OIT⁶ señala que en algunos lugares de trabajo y ocupaciones, como los taxis, el personal de los servicios sanitarios, el personal docente, los trabajadores sociales, el servicio doméstico en países extranjeros o el trabajo solitario, sobre todo en los turnos de noche del comercio de detalle, existe un grado de riesgo ante la violencia mucho mayor que el correspondiente a otros ámbitos u ocupaciones.

En los Estados Unidos, la violencia en el trabajo se concentra en algunas ocupaciones. Entre los taxistas se observa la tasa más elevada de fallecimientos por homicidio en el ejercicio de la profesión. En el

6. “Violence at Work” de Duncan Chappell y Vittorio Di Martino. Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, 1998-99. ISBN 92-2-110335-8

comercio de detalle y las actividades de servicios se registran más de la mitad de los homicidios en el lugar de trabajo, así como el 85% de las agresiones no mortales. En este país, un promedio de 20 trabajadores son asesinados en el lugar de trabajo cada semana.

Según la encuesta anual de la Fundación Seguridad y Democracia, 2006, los principales lugares de comisión de delitos a nivel agregado de las 6 ciudades más grandes de Colombia, donde los ciudadanos son más victimizados, son la vía pública (49%), su lugar de residencia (23%) y el transporte público (14%). Las ciudades con niveles de victimización más altos en la vía pública son Medellín (66%) y Barranquilla (54%). Las ciudades con niveles de victimización más altos en el transporte público son Bogotá (20%) y Cúcuta (21%). Cali y Cúcuta tienen los niveles de victimización más altos en el lugar de residencia de los ciudadanos, con un 36% y 31%, respectivamente.

Estos datos muestran que el transporte público y la vía pública siguen siendo importantes lugares de actos delictivos como hurtos y atracos y actos de violencia, lo que evidencia el riesgo al que están sometidos los conductores de taxi.

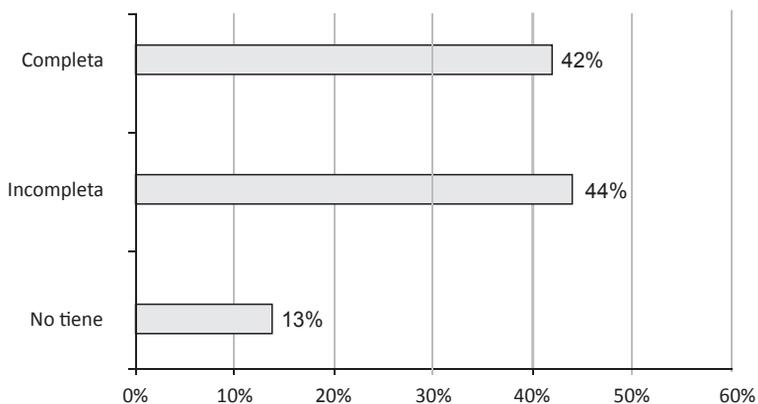
Seguridad social

También hay irregularidades en la afiliación a la seguridad social. El *gráfico 19* ilustra que sólo el 42% tiene la seguridad social completa, es decir afiliación a salud, fondo de pensiones y ARP; el 44% tienen una o algunos de estos componentes de seguridad social; y el 13%, que es muy alto por tratarse de un oficio de alto riesgo, no está afiliado ni a salud, ni a pensiones y ni ARP. Se evidencia una mayor evasión de la afiliación a ARP, pues solo el 48% de los conductores la tiene. Esta situación es preocupante al tratarse de un oficio tan propenso a accidentes y enfermedades laborales. Hay menor evasión en la afiliación a salud o EPS, además sólo el 54% está afiliado a pensiones.

Este fenómeno de evasión de la seguridad social, también da cuenta de los conductores piratas o “caimanes” que no se encuentran prote-

gidos con garantías laborales, y en algunos casos no cuentan con los requisitos legales para ser conductor de taxi. En este aspecto, hay un tipo de flexibilidad laboral externa que permite la erosión de la relación laboral normal o tradicional y su reemplazo por el empleo atípico, donde se desconoce la protección legal de ciertos derechos, generando una práctica de empleo precario, es decir, de empleos de baja calidad que se caracterizan por inestabilidad, desprotección del trabajador por parte de la legislación laboral y seguridad social. Además, existe influencia en la calidad del servicio y en el bienestar del trabajador.

Gráfico 19. Afiliación a la seguridad social



Fuente: Elaboración propia. Encuesta aplicada a los/as conductores/as.

Los conductores de taxi entrevistados que se encuentran afiliados a la seguridad social, se encuentran concentrados en las EPS privadas (86%), y el 14%, se encuentra en la pública. Mientras que para pensiones y ARP se encuentran concentrados en las entidades públicas. Para el caso de pensiones se tiene que el 67% se encuentra en el fondo de pensiones del ISS, y en el caso de riesgos profesionales, la mayoría, 86%, se encuentra afiliado a la ARP del ISS (ver *tabla 8*).

Tabla 8. Empresas de salud, pensiones y ARP

Salud		Pensiones		ARP	
EPS pública ISS	14%	Fondo de pensiones ISS	67%	ARP pública ISS	86%
Cooameva	14%	Colfondos	6%	Protección	4%
Susalud	29%	Horizonte	8%	Suratep	9%
Cruz Blanca	8%	Porvenir	7%	Comfenalco	1%
Saludcoop	11%	Protección	10%	Inversiones	1%
Comfenalco	3%	Santander	1%	ARP Privadas	14%
Cafesalud	9%	Suramericana	2%		
Salud Total	10%	Fondos privados	33%		
Fuerza militar	0%				
Colmédica	0%				
EPS Privada	86%				
Total	100%	Total	100%	Total	100%

Si se mira la afiliación de los conductores a otra institución, el 19% de los conductores está afiliado a una Caja de Compensación Familiar. En este caso, se encuentra que el 79% está afiliado a Comfama y el 21% a Comfenalco. El 18% está en una natillera y un 5% está afiliado a una cooperativa.

Relaciones entre trabajadores y propietarios

Al preguntarles a los conductores por la relación con la empresa se encontró que la calificación es buena. Sólo un 8% dice que regular y un 3% dicen que es mala. Por otro lado, es reconocido por el 60% que las empresas ofrecen servicios o facilidades para tramitar la tarjeta de control, el 56% que existen servicios para tramitar la tarjeta de operación y un 53% dice que tiene facilidades para trámites legales. Otros servicios que fueron reconocidos por los conductores son: el suministro de partes, reparación y mantenimiento, compra de seguros, asesoría legal, pago de impuestos. Solo el 15% identifican la casa por cárcel como un servicio o facilidad ofrecida por la empresa.

CONDUCTORES DE TAXI E INSTITUCIONES PÚBLICAS

La relación de los conductores con la Secretaría de Tránsito, parece ser mejor que la que tienen con los guardas de tránsito. Un 55% de los conductores perciben que la relación con la Secretaría es buena; sin embargo, cuando se les pregunta por la relación con los guardas de tránsito esta percepción rebaja a un 45%. Por otro lado, un 31% reconoce que tienen una relación regular con la Secretaría y un 37% dice que es regular con los guardas. Además hubo un 18% de conductores que dicen tener malas relaciones con los guardas de tránsito, mientras un 14% dice que la relación es mala con la Secretaría.

Sólo un 2% de los conductores admite recibir algún apoyo o servicio de la administración pública como la Alcaldía o la Gobernación. Dentro de estos apoyos se destacan las capacitaciones, respaldo y el Sisben; además de los apoyos de carácter social y cultural. Sin embargo, resulta cuestionable que la visión que tiene el 98% de los conductores es que no reciben ningún tipo de apoyo por parte de la administración pública. Además, sólo el 1,2% identifica algún medio para expresar sus iniciativas y problemas ante la administración pública como atención, recepción, conferencias e información.

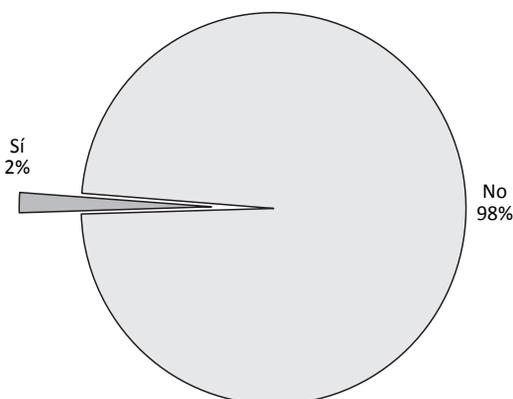
DIÁLOGO SOCIAL, ORGANIZACIÓN SINDICAL, NEGOCIACIÓN COLECTIVA

El diálogo social bipartido, es decir, entre patronos propietarios de los taxis y los conductores/as, es casi inexistente. En relación con el diálogo social tripartito, la actual administración municipal constituyó una Mesa de diálogo y trabajo (el objetivo principal del diálogo social que propone la OIT, es promover el consenso y la participación democrática de los principales interlocutores del mundo del trabajo. Cuando las estructuras y los procesos del diálogo social son exitosos, tienen el potencial de resolver importantes temas económicos y sociales, promover una buena gobernanza, avanzar en la paz y estabilidad social e industrial, y estimular el progreso económico y en el establecimiento del precio de la carrera mínima.

La organización sindical en el sector de transporte urbano y conductores de taxis es muy baja o casi inexistente. Ha sido muy poca la capacidad para asociarse y participar activamente en la defensa de sus derechos y de sus reivindicaciones como trabajadores. Esto es notable cuando se contrasta con su derecho a salud y a todas las prestaciones sociales como trabajadores, pues se presenta mucha evasión. Solo el 2% está afiliado a una organización sindical, y por otro lado el 80% de

los conductores no conoce ninguna organización sindical del sector o asociación de taxistas, tal y como se ilustra en el *gráfico 20*.

Gráfico 19. Afiliación a organización sindical



Fuente: Elaboración propia. Encuesta aplicada a los/as conductores /as.

Consecuente con estos resultados, el 71% de los conductores de taxi son indiferentes o no responden sobre la opinión de los sindicatos de taxistas. El 9% tienen una opinión buena; el 13%, regular; y el 7%, mala. La indiferencia también se destaca cuando se le da una calificación al sindicalismo colombiano, teniendo en cuenta el cumplimiento de sus deberes y funciones, pues el 42% no responde y el 22% lo califica con un 3 sobre 5 como máxima calificación.

A pesar de la indiferencia, el 38% de los conductores estaría dispuesto a afiliarse a un sindicato. Cuando se indaga sobre la conveniencia de un sindicato que represente los intereses y derechos de los conductores y pequeños propietarios, el 49% dice que sería conveniente; el 41%, indiferente; y el 3%, inconveniente.

Por otro lado, la participación es baja también en otras formas asociativas. Sólo el 1% participa en acciones comunales y grupos depor-

tivos. Además, el 53% de los conductores afirma que no les gustaría pertenecer a ninguna organización; y el 17%, se abstiene de responder. Sin embargo, a un 17% de trabajadores/as de taxis les gustaría pertenecer a una asociación de conductores y/o pequeños propietarios; al 8%, a una cooperativa de conductores y pequeños propietarios; y el 6%, a un fondo de empleados.

CONCLUSIONES

Se encontraron condiciones de trabajo precarizadas en los conductores/as de taxi: jornada laboral extensa. Según lo encontrado en el estudio, se puede concluir, que el oficio de conductor de servicio público de taxi, es un oficio precarizado, ya que, para obtener los ingresos suficientes, con los cuales se puedan suplir las necesidades básicas del trabajador/ra, se debe laborar más de las horas establecidas por la ley, siendo el promedio general de 60 horas semanales para lograr ingresos iguales al del salario mínimo legal vigente.

Así mismo, se encontró que el 46% de los taxistas no cuentan con ninguna de las prestaciones sociales, y el 12%, tiene las prestaciones sociales incompletas; es decir, más del 50% de los taxistas no cuentan con la seguridad social legal: salud, pensiones y riesgos profesionales, y teniendo en cuenta que el cumplimiento de la seguridad laboral es un indicador de trabajo decente, podría inferirse que este tipo de oficio no cumple con las condiciones mínimas que promulga la OIT.

En relación con la propiedad, se encontró que en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, el 52% de los conductores de taxi es conductor no propietario, y el un 48% restante, es conductor propietario, que por su características del trabajo que desempeñan es también un

trabajador, es decir, se trata de pequeños propietarios/as de taxi que viven y se comportan como trabajadores/as. No se pudo indagar los grandes propietarios.

En relación con las recomendaciones, se visualizó la necesidad de la implementación o consolidación de una mesa de concertación municipal, en donde se encuentren todos los actores del sector transporte y tránsito del Municipio que se encargue de discutir la situación, diseñar políticas públicas laborales y sociales para estos trabajadores/as del transporte y definición de proyectos de desarrollo para el mejoramiento del sector.

De la profesionalización del oficio de conductor/a: que se reconozca este oficio como un trabajo regulado, es decir, con horario de 48 horas, un salario mínimo legal y la cobertura de la seguridad social en forma completa.

Del mejoramiento de la organización y aceptación de los centros de acopio: el 53% de los/as conductores/as utilizan frecuentemente los diversos centros de acopio de la ciudad, por lo tanto, es recomendable que se mejore la reglamentación de éstos, así como las condiciones de seguridad.

Estímulo a la educación y al empleo: un porcentaje significativo de la población encuestada se encuentra en un subempleo por competencias. Se recomienda una política pública de estímulo al empleo para este tipo de conductores/as profesionales. Así mismo, se encontró que una proporción de la población se encontraba estudiando en el momento de realizada la encuesta, por lo tanto, una política pública de estímulo a la educación podría funcionar para mejorar las condiciones de estas personas.

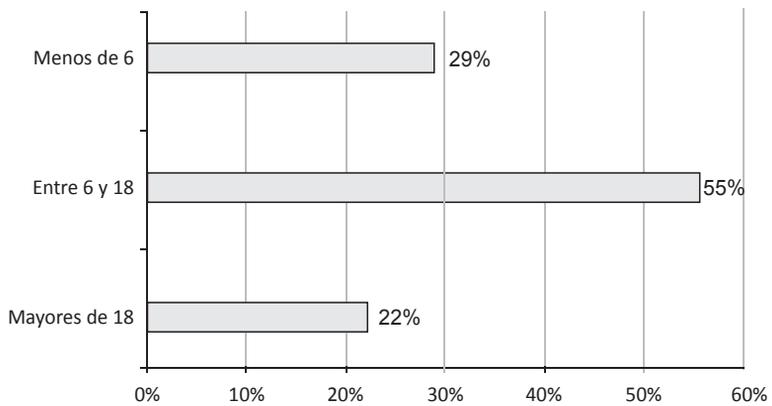
Establecimiento de jornada laboral normal: estos trabajadores no se rigen por lo establecido en el código laboral colombiano, ya que son personas que trabajan más de 48 horas semanales; sería importante establecer una jornada laboral normal, en la cual se reconozcan y se paguen las horas extras laboradas.

Baja sindicalización y cultura de las libertades sindicales: ste tipo

de oficio no cuenta con ninguna organización sindical, se encontró que solo el 2% de los encuestados se encuentra afiliado/a a alguna organización sindical, es importante desarrollar una política de afiliación que les permita a estos trabajadores luchar por unas condiciones justas de trabajo, como la negociación de los salarios y el establecimiento de una jornada de trabajo que se ajuste a la establecida en el código laboral colombiano.

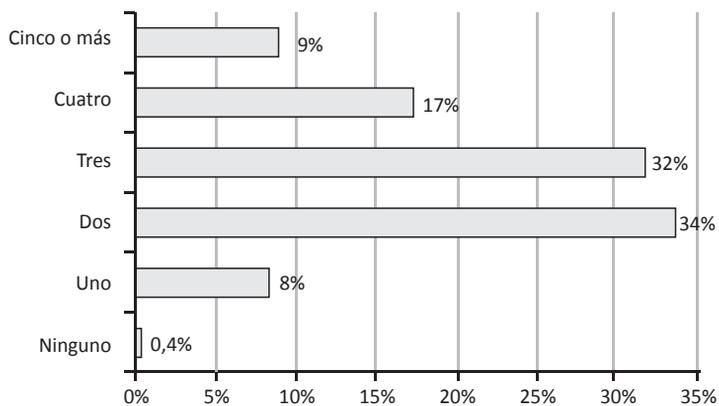
ANEXOS

1. Edad de los hijos de los conductores de taxi



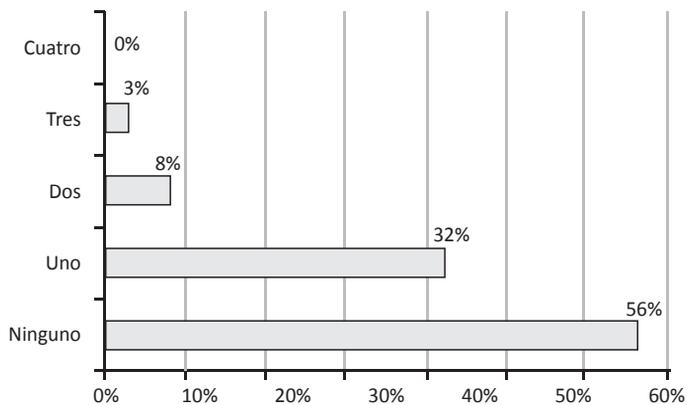
Fuente: Elaboración propia. Encuesta aplicada a los/as conductores/as.

2. Número de personas dependientes económicamente del encuestado



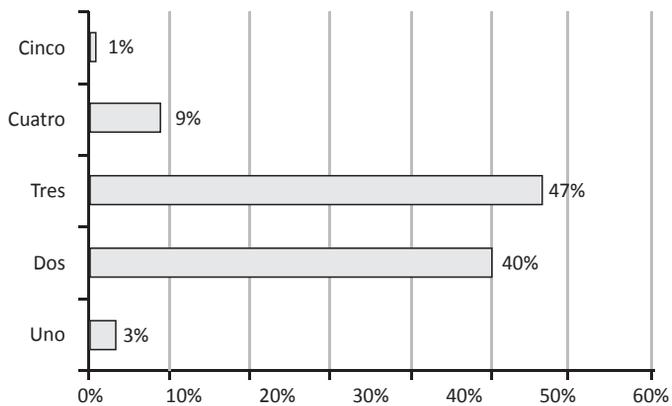
Fuente: Elaboración propia. Encuesta aplicada a los/as conductores/as.

3. Otras personas que aportan económicamente al hogar



Fuente: Elaboración propia. Encuesta aplicada a los/as conductores/as.

4. Estrato socioeconómico residencial



Fuente: Elaboración propia. Encuesta aplicada a los/as conductores/as.



Calle 51 N° 55-78 Tel: 513 31 00 Fax: 512 23 30
E-mail: comunica@ens.org.co www.ens.org.co Medellín, Colombia