

El mundo del trabajo

por Eduardo Sartelli

Hoy:

Un día en la vida de Rolando Rivas, docente.

Estuve hace unas dos semanas en Porto Alegre. Como todo viajero recién llegado a tierra desconocida, del aeropuerto al hotel tomé un taxi. Como iba con otros “profesores” y, por lo tanto, dividíamos el costo, abordamos uno “blanco”. En Porto Alegre, los taxis se dividen según color: los “blancos” trabajan sólo en el aeropuerto, son más grandes y el doble de caros que los “naranjas”. Se supone, también, que son más seguros. El taxista “blanco” nos llevó, en medio de insultos contra el tránsito, algo que a gente originaria de un “puerto” ocho o diez veces más grande (aunque muy poco alegre últimamente...) no le provocaba la menor sorpresa. La sorpresa llegó cuando nos enteramos, por esa costumbre que tenemos los historiadores de tirarle la lengua a todo el mundo, que el hombre no votaba al PT (caímos en medio de las elecciones estatales) porque el partido de Lula era una cueva de ladrones y los beneficiarios eran “policías” y “profesores”, una alianza increíble por estos pagos. No resultaba nada imposible para este buen conductor, que explicaba que ambos (casi no podía distinguirlos) eran como las siete plagas bíblicas del erario municipal. Me pareció entender que los “policías” eran de “tránsito”, lo que disminuyó un poco mi turbación inicial. Creo adivinar que es una forma de subsidio al desempleo encubierto, detrás de la creación de puestos de trabajo superfluos. Como el señor era propietario del taxi, entendí su furia contra los impuestos y contra quienes, a su juicio, eran los responsables de que su bolsillo se vaciara para “alimentar haraganes”.

Docente soy. Es por eso que me da un poco de vergüenza confesar que tomo taxis a menudo. Es parte del drama de la docencia argentina: correr de un lado a otro de la ciudad (cuando no de la provincia) a través de un complicado laberinto de calles y horarios que se superponen. Como muchos, soy lo que se ha dado en llamar un “docente taxi”, acostumbrado a una distorsión geo-temporal de la realidad sólo comparable a la que viven los protagonistas de *The Cube*, esa película que empieza todas las mañanas en que me despierto y me digo, entre bostezos: ya es la hora, vas a llegar tarde al colegio. (Algún día les hablaré de eso y de cómo aprendí que las escaleras *quitan piernas*). Entenderán ahora la mezcla de emociones que a un socialista como yo le provocó la charla que acabo de contarles.

En general, hasta hace unos cuatro años el taxi no me resultaba pesado en el presupuesto mensual. Desde el fin de fiesta de ese keynesiano ministro calvo y mirada de nazi (financiada, como bien se bien se sabe, con un endeudamiento espectacular, privatizaciones y *privaciones* sin fin) cada taxi es un dolor de cabeza. Resulta que tres o cuatro pesos hasta el trabajo representan media hora más de sueño. Y media hora, para mí, es mucho. Sobre todo a las seis de la mañana. Lo que siempre me resultaba insoportable era la charla del *compañero* taxista, entre otras cosas, porque eran todos menemistas. Y aunque también entendía yo en aquella época tal tipo de cuestiones, se imaginarán la mezcla de emociones que, a un socialista como yo, aún medio dormido, le provocaban esas charlas. No sé si es que me lo imagino porque así quiero creerlo, pero me parece que el discurso de los tacheros ha cambiado. No digo que sean socialistas dispuestos a entregar sus vehículos a la revolución, pero sí que se nota un “toque”

distinto en la ideología de un grupo demasiado acostumbrado a la autoexplotación del pequeño propietario. Me gusta pensar que esta transformación corrobora esa tan resistida afirmación del marxismo de que “la vida determina la conciencia”.

El lector se preguntará por qué y yo no voy a dejarlo esperando sin ofrecerle, al menos, una hipótesis. Sucede que la figura del taxista propietario ha cedido paso a la del “peón” de taxi. No sabría decir cuándo pero no hace mucho, no al menos en la proporción actual. No se trata ya de un patrón que “alquila” el auto cuando no lo usa y, con el tiempo, llega a tener dos o tres. Se trata de las grandes “tropas” de 100 o 200 automóviles, que entregan vehículos a los choferes cobrándoles un “alquiler” (eufemismo por *plusvalía*) de entre 45 y 60 pesos, según sea el turno, de día o de noche. El obrero (sí, por supuesto, ¿qué creían que iba a decir?) debe añadirle a eso el precio del gas o del gas oil. “Le sumás un choripán, un café y alguna cosita más”, me decía la noche que volví de Porto Alegre uno con cara de tanguero, “y ya arrancás seis gambas abajo”. “La gente se pone mal y pierde la *línea*”, insistió Agustín Magaldi al mando del 504 que me llevaba a casa una noche lluviosa de Buenos Aires. Lo que quería decir que saliendo a cazar clientes con 60\$ a cubrir antes de pensar en llevarse un peso a la casa (o sea, antes de empezar a acumular su salario diario), el taxista se ve tentado a burlar todos los códigos del gremio. Entiéndase por esto, “robarte el viaje”.

“Si te bajás a cada rato perdés” me explicó el hombre que me traía recuerdos de lobos persiguiendo caravanas en las heladas noches de Siberia. Entonces, doce horas por día. “Te sentás y te la llevás, pero tenés que *sentarte*”. Hablaba de “la platita”, unos 20 pesos por día, promedio, “peso más, peso menos”. Si se lo compara con otros, el sueldo de un taxista no es necesariamente bajo. Pero hay que verlos manejar bajo la tiranía del tráfico de Buenos Aires en las horas pico, o bajo el terror de la violencia nocturna de una ciudad que se “puso brava, pibe”, de unos quince años a esta parte. Hay que verlos enloquecidos con el “radio-llamada”, tratando de pescar al vuelo un viaje que salve el día (y además pague el radio-llamada, “porque gratis no es”). Lo que las grandes empresas esgrimen contra ellos no es tanto el instrumento de trabajo como esa maravillosa y perversa ubicuidad de la propiedad burguesa, la licencia. La licencia, un papelito que transforma cualquier cosa con cuatro ruedas en un taxi, vale tanto como el auto mismo, cerca de 15.000\$. Tratando de escapar a esta trampa, se han desarrollado las agencias de “remises”, donde el obrero debe proveer “la máquina”, por lo general, la única inversión posible para un obrero recién indemnizado y, por lo tanto, desocupado. Habría que sacar cuentas, pero me parece que los remiseros comunes simplemente “se comen el auto”, como me dijo don Agustín, ya llegando a San Telmo. Lo cierto es que por todos estos caminos, el trabajo del taxista se degrada más y más: de la pequeña propiedad orgullosa a la autoexplotación, de la autoexplotación a la explotación capitalista, de la explotación capitalista a la competencia desleal de los “rompedores de códigos” y de los “remiseros que se comen el auto”.

Mientras trataba de acertarle a la cerradura de la entrada, observando de reojo como Agustín Magaldi volvía a perderse en la lluviosa noche de este puerto tan poco alegre que es Buenos Aires, recordé la charla con el taxista, esta vez “naranja”, que pocas horas atrás me había llevado del hotel al aeropuerto: “¿Yo, al PT? No, no: ¿qué tengo yo que ver con el Che “Güevera”?” Era el mismo que me había explicado, minutos antes, que en Porto Alegre todo taxista es dueño de su vehículo y “su propio patrón”. Después empezó con la monserga, que ya empezaba resultarme familiar, de la alianza nefasta entre “policías y profesores”. Entenderá el lector la mezcla de emociones que sintió en ese momento este docente taxi argentino, que volvía a Buenos Aires, ese puerto tan poco alegre, llevando en su mochila una bombilla de mate riograndense con la cara del Che, comprada en el puestito del PC do B. Las había también con la imagen

del candidato del PT, Tarso Genro, un tipo más bien del centro a la derecha, con el que simpatizaban ambos taxistas aún cuando fuera “petista”. Lo que no me causa sorpresa alguna.