

Los taxistas como factor significativo en la seguridad de Bogotá*

Taxi drivers as a determinant factor of security in Bogotá

LUIS RODOLFO ESCOBEDO DAVID (COORDINADOR)

Licenciado en Ciencia Política. Diploma de Estudios Avanzados en Sociología. Consultor, Centro de Estudios y Análisis en Convivencia y Seguridad Ciudadana, Secretaría de Gobierno, Alcaldía Mayor de Bogotá, D. C., Colombia. olgalupar@yahoo.com

ARIADNA LORENA ALFONSO

Magíster Oficial sobre Corrupción y Estado de Derecho Consultora, Centro de Estudios y Análisis en Convivencia y Seguridad Ciudadana, Secretaría de Gobierno, Alcaldía Mayor de Bogotá, D. C., Colombia. alfonsolorena@gmail.com

VIVIANA ARANGO

Magíster en Antropología Social. Consultora, Centro de Estudios y Análisis en Convivencia y Seguridad Ciudadana, Secretaría de Gobierno, Alcaldía Mayor de Bogotá, D. C., Colombia. arango.viviana@gmail.com

PAOLA ANDREA BETANCOURT VILLAMIL

Profesional en Gobierno y Relaciones Internacionales, Universidad Externado de Colombia, Bogotá, D. C., Colombia. Consultora, Centro de Estudios y Análisis en Convivencia y Seguridad Ciudadana, Secretaría de Gobierno, Alcaldía Mayor de Bogotá, D. C., Colombia. paobetavi@yahoo.com

JORGE LUIS PARRA OVIEDO

Especialista en Negociación y Relaciones Internacionales, Universidad de los Andes, Bogotá, D. C., Colombia Consultor, Centro de Estudios y Análisis en Convivencia y Seguridad Ciudadana, Secretaría de Gobierno, Alcaldía Mayor de Bogotá, D. C., Colombia. jorge_parra@etb.net.co

LUIS GABRIEL SALAS SALAZAR

Magíster en Geografía Consultor, Centro de Estudios y Análisis en Convivencia y Seguridad Ciudadana, Secretaría de Gobierno, Alcaldía Mayor de Bogotá, D. C., Colombia. luisgeo01@yahoo.com

SANDRA ELOÍSA VALENCIA BARÓN

Abogada. Consultora, Centro de Estudios y Análisis en Convivencia y Seguridad Ciudadana, Secretaría de Gobierno, Alcaldía Mayor de Bogotá, D. C., Colombia. sandravalenciab@hotmail.com

RESUMEN

El propósito de esta investigación es determinar cómo los taxistas son víctimas de la delincuencia y exponer las modalidades que utilizan los criminales para infiltrarse en este gremio transportador y cometer delitos como hurto a personas, hurto a residencias, transporte de drogas y armas, entre otros. Así mismo se examina la participación de los taxistas como un factor significativo en la seguridad de Bogotá, haciendo énfasis en las relaciones de colaboración entre estos y la Policía Nacional de Colombia mediante la red de apoyo. Finalmente, se dan a conocer algunas percepciones de los gerentes de las empresas de taxis acerca de los temas estudiados.

Palabras clave: medidas de seguridad preventivas, taxistas, delincuencia, víctimas, delitos contra el patrimonio económico (Fuente: Tesoro de Política Criminal Latinoamericana - ILANUD).

ABSTRACT

This research aims to establish the way taxi drivers are victims of criminality and to present the modus operandi criminal groups have to permeate the transporting sector in order to commit crimes such as theft, burglary, drug and arm transport, among others. This paper also examines taxi drivers' participation as a determinant factor of security in Bogotá emphasizing on the collaborative relations between them and the National Police through a support network. Finally, some ideas from taxi company managers about studied topics are given.

Key words: taxi drivers, offences against capital, preventive security measures, delinquency, victims (Source: Thesaurus of Latin American Criminal Policy – ILANUD)

* Los autores agradecen la colaboración de la Policía Metropolitana de Bogotá y las empresas y compañías de taxis en Bogotá.

Introducción

El Centro de Estudio y Análisis en Convivencia y Seguridad Ciudadana (CEACSC) de la Secretaría de Gobierno Distrital desarrolló una investigación con el fin de caracterizar a los taxistas como víctimas de la delincuencia, precisar su participación en la seguridad de Bogotá y, asimismo, la manera como la delincuencia se infiltra en el gremio para delinquir y cómo se comportan las redes delincuenciales que usan los taxis para cometer ilícitos.

Metodología

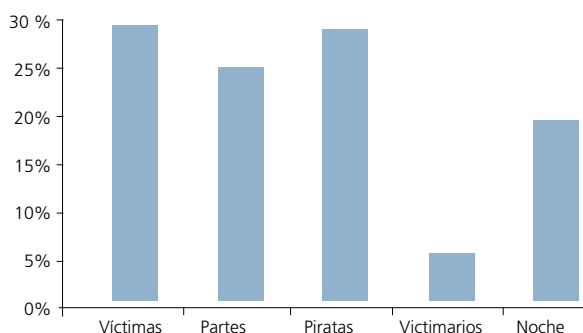
Se practicaron 491 entrevistas a operarios de taxis divididas en cuatro módulos: 137 entrevistas, que equivalen al 28%, para desarrollar el módulo que denominamos víctimas, que sirvió para caracterizar las bandas delincuenciales que convierten al taxista en víctima de la delincuencia; las relaciones de colaboración entre los taxistas y la Policía; y finalmente, su contribución con la red de apoyo. Se aplicaron otras 114 entrevistas, es decir, el 23%, en lo relacionado con el negocio de las partes, y otras 134 entrevistas, que corresponden al 27%, sobre el tema de los taxis piratas y "gemeleados". Otras 20 entrevistas, que corresponden al 4% de la muestra, sirvieron para trabajar el tema de la infiltración de la delincuencia en el gremio y el uso que hacen de los taxis para tal propósito. Se practicaron 87 entrevistas sobre el módulo de noche, que corresponden al 18% de la muestra total, que sirven para caracterizar el trabajo nocturno de los taxistas y la diferencia de la ciudad y sus riesgos en cuanto al turno de día y el turno de la noche. Finalmente, para las percepciones de los gerentes de las empresas de taxis, se hicieron otras 23 entrevistas que no están incluidas en las cuentas de

los operarios. También se utilizaron bases de datos e información cualitativa suministrada por la Policía Metropolitana de Bogotá, el CEACSC y la Secretaría Técnica de Pactos.

El siguiente análisis corresponde a 491 módulos de entrevista divididos así: 136 al módulo de víctimas que equivale al 28%, autopartes 114, es decir, el 23%, piratas 134 que corresponden al 27% del módulo de victimarios se tiene 20 entrevistas que corresponden al 4%. Por último, el módulo de entrevistas del turno de la noche del cual se tienen 87 entrevistados que corresponden al 18% de la muestra total. De la totalidad de los entrevistados solo 3 casos corresponden a mujeres, es decir, el 1%.

Entre lo analizado se halla que los taxistas no son únicamente víctimas de la delincuencia, también son empleados para cometer delitos. Esto no significa que abandonen su condición principal de taxistas, sino que cruzan el límite entre la legalidad y la ilegalidad, situación muy común en la ciudad de Bogotá.

Gráfico 1: Porcentaje por módulos.

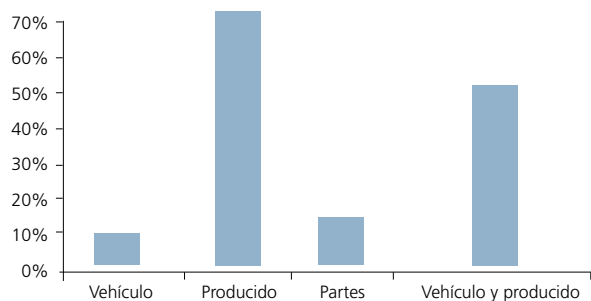


Fuente: Secretaría de Gobierno.
Centro de Estudio y Análisis en Convivencia y Seguridad Ciudadana, CEACSC

Los taxistas como víctimas

En la ciudad de Bogotá una de las principales actividades delincuenciales que afectan la seguridad del gremio de los taxistas y a los dueños de estos vehículos es el hurto de automotores y su posterior comercialización en negocios de venta de partes de segunda. Los hurtos de taxis se realizan por las noches, principalmente los miércoles, jueves, viernes y sábados; la modalidad preferida es el atraco y el medio más utilizado son las armas de fuego. Estos aspectos contribuyen a caracterizar el modus operandi. De acuerdo con los testimonios recogidos durante las entrevistas, los taxistas consideran que las bandas que se dedican al hurto del producido son diferentes de aquellas que se dedican al robo de vehículos.

Gráfico 2: Delitos en los que han sido víctimas.



Fuente: Secretaría de Gobierno.
Centro de Estudio y Análisis en Convivencia y Seguridad Ciudadana, CEACSC

En lo esencial, se trata de parar el taxi en un eje vial, principalmente en horas de la noche y pedir una carrera, generalmente a un sitio apartado. Llegando al destino o en su defecto durante el trayecto, se saca el arma de fuego y se inmoviliza al conductor. En la mayoría de los casos, los victimarios son jóvenes y es posible la participación

de al menos una mujer. En ocasiones también desvían el vehículo a un sitio apartado y ahí abandonan al conductor o le ponen una trampa simulando una situación difícil. Una vez robados, los taxis son llevados a desguazaderos, bien sea en zonas periféricas o que coinciden con las ventas de partes, donde son desbaratados y transformados en piezas que posteriormente se negocian.

Se establecen tres formas por medio de las cuales se consolida el hurto. En la primera, el método consiste en llevar directamente el carro al entorno donde se venden piezas robadas, en donde se desguazan directamente. En la segunda llevan los carros a desguazaderos lejos de ellas, principalmente en la periferia de la ciudad, y después las piezas son llevadas a los lugares donde se distribuyen. La tercera manera, que es una variante de las anteriores, consiste en guardar el carro cerca de donde es hurtado, donde eventualmente se desguaza o de donde es llevado posteriormente a la periferia o a los lugares cercanos, donde se venden las piezas.

Dentro de los tipos de hurtos de los que son víctimas los taxistas se encuentran los de baja cuantía donde el objetivo es apoderarse del producido; la modalidad más común es haciendo uso de arma blanca que generalmente está en poder de los ladrones al momento de abordar el vehículo. Asimismo, en menor medida, el arma está en posesión de quienes esperan a la víctima, que habitualmente es llevada allí por jóvenes, menores y/o mujeres, que sirven de anzuelo.

Los taxis son abordados en diferentes sitios de la ciudad, principalmente en ejes viales que pertenecen en su mayoría al área central de la ciudad; predominan la avenida Primero de

Mayo, Restrepo, Centro, Abastos, Kennedy, en general, Plaza de las Américas y Roma. A su vez, los sitios de destino son más periféricos o menos centrales, entre ellos se destacan barrios de Ciudad Bolívar, Bosa, Kennedy, Suba (al occidente principalmente), Usaquén (el más afectado es El Codito, en el nororiente), Santafé (desde Las Cruces al nororiente), San Cristóbal y Rafael Uribe. En menor medida lo están Fontibón, Engativá (en el extremo occidental) y Usme.

Otro delito que afecta el gremio de taxistas es el homicidio, el cual es consecuencia de la inseguridad principalmente al reaccionar ante atracos o verse envueltos en riñas. Sin embargo, es necesario señalar la existencia de otros factores que inciden y que están determinados porque una pequeña porción de ellos son victimarios, es decir, delincuentes que se infiltran en el gremio.

Los taxistas como victimarios y delitos asociados

Sobre este tema es pertinente hacer diferencias. En primer lugar, hay que separar al delincuente camuflado de taxista del operario del gremio que participa en actividades delincuenciales. Un caso es el taxista que comete pequeños robos y otro diferentes es aquel involucrado en delitos de mayor cuantía y mayor complejidad, incluyendo su relación con una banda, red o grupo. En segundo lugar, se debe diferenciar entre taxi y taxista, ya que se puede emplear el vehículo sin necesidad del conductor o el conductor puede involucrarse sin su vehículo de trabajo. Por último, no generalizar al taxista ilegal como delincuente, puesto que puede haber taxis gemelos o piratas que no se dediquen a actividades delictivas.

Los delitos más asociados con el uso de taxis son el “paseo millonario”¹, el “fleteo”² y atracos a residencias; en una proporción menor, el transporte de drogas y de armas. En el paseo millonario operan la pericia y mimetismo, los taxis son buscados y/o escogidos por los delincuentes organizados para cometer el delito. Se habla del carácter organizado por la necesidad de compartimentar y definir roles y funciones en la agrupación. Un aspecto que caracteriza el “paseo millonario” es que la víctima se identifica en el momento de ejecución del delito y, adicionalmente, es necesario retenerla durante un lapso mientras se extrae el dinero de los cajeros.

El taxi es prioritario para los delincuentes porque es la víctima la que solicita el servicio. Adicionalmente, en la medida que se necesita su retención, el taxi es ideal porque evita las sospechas. Generalmente, el conductor recorre un trayecto y simulando un desvío recoge a sus cómplices en un sitio predeterminado, que abordan el vehículo para someter a la víctima. De esta manera, el taxi se convierte en uno de los medios para llevar a cabo el ilícito, pero, asimismo, la pericia del conductor es relevante para la comisión del delito pues se necesita hacer giros, buscar desvíos, alejar a la víctima de una zona vigilada por las autoridades, maniobrar en una eventual persecución y saber escabullirse.

Desde esta perspectiva, hay una correlación entre sectores de alta vulnerabilidad por concentración de

¹ “Paseo millonario”: Delito que consiste en el secuestro de una persona y su retención durante un espacio corto de tiempo, en el cual la víctima es obligada a entregar sus tarjetas y claves personales para que los victimarios retiren la mayor cantidad de dinero permitido por los cajeros automáticos.

² “Fleteo”: Corresponde a una modalidad de hurto a personas, donde un grupo de delincuentes espera en las salidas de las entidades financieras a las personas que han retirado altas sumas de dinero, con el objetivo de hurtales el dinero retirado. Para la comisión de este delito es frecuente el uso de armas de corto alcance y medios de transporte como las motocicletas, que faciliten la fácil huida de los victimarios.

personas y por lo tanto demanda de taxis, sumado al conocimiento que del sector tiene el conductor y/o delincuente.

La relación entre el “paseo millonario” y la alta circulación de personas se representa en el Mapa 1, en donde se evidencia la realización del ilícito en localidades como Chapinero, Usaquén, Suba, Barrios Unidos y Teusaquillo, en las que se concentran más de dos por cada tres delitos de “paseo millonario”. Se puede afirmar que cumplen con la condición de alta aglutinación de usuarios y zonas comerciales, oficinas, centros financieros o lugares de esparcimiento. Igualmente, en ellos se evidencia una alta congregación de bancos y de cajeros automáticos. (mapa 1).

Gráfico 3: Evolución del “paseo millonario” por años entre enero de 2002 y mayo 17 de 2007



Fuente: Centro de Investigaciones Criminológicas Policía Metropolitana de Bogotá

Una banda dedicada a cometer este delito se caracteriza por estar compuesta mínimo por tres integrantes, a saber: el conductor del taxi, el que neutraliza a la víctima cuando está en el vehículo y el que extrae el dinero de los cajeros automáticos. Vale aclarar que estas funciones no están concentradas en una sola persona, sino que pueden ser cambiantes

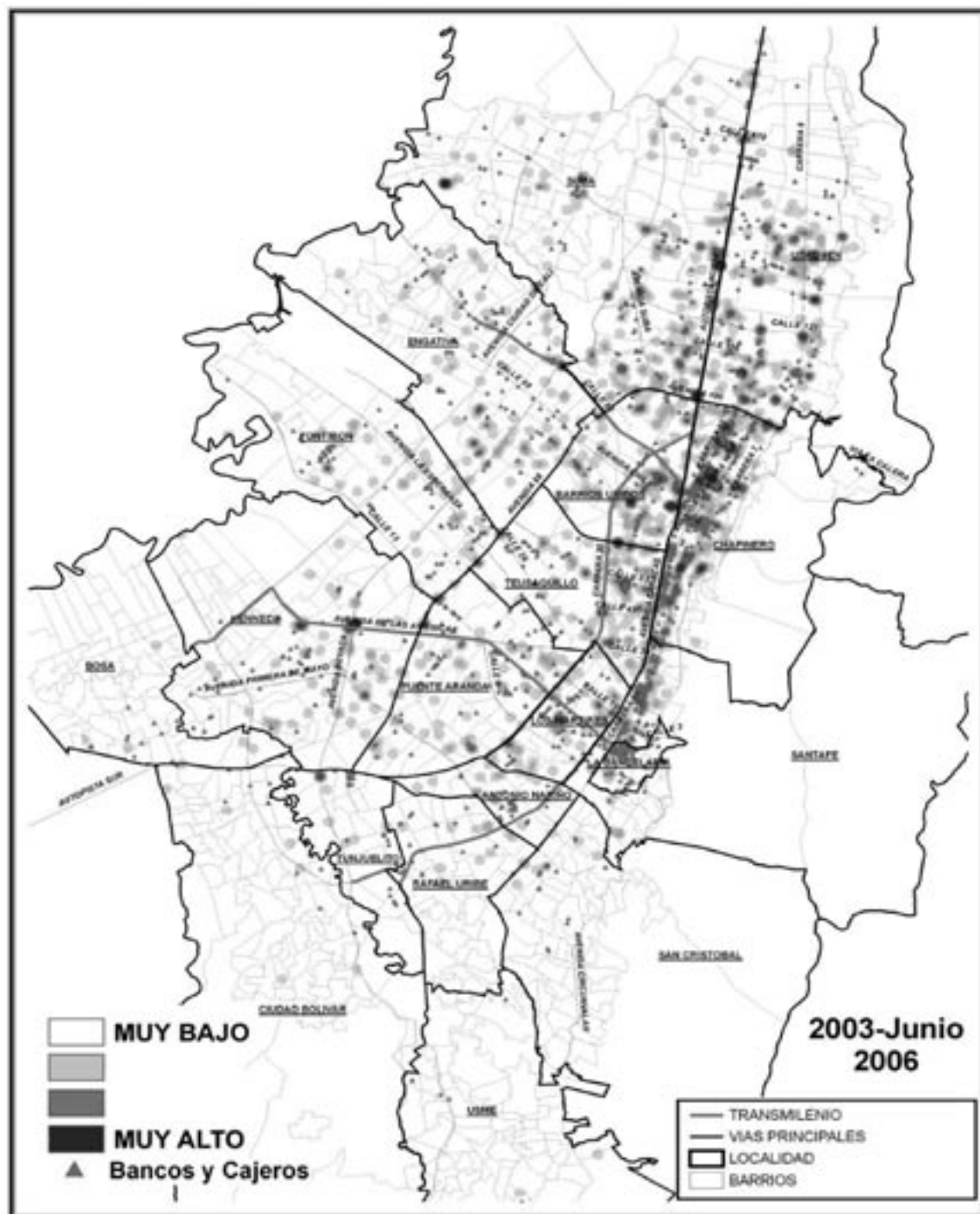
y/o desempeñadas por dos o más. Como ayuda, se sirven de teléfonos celulares para comunicarse y en no pocas ocasiones, aparte del taxi, poseen una moto para que el tercero de los integrantes se movilice, que puede ser el que va hasta el cajero mientras la víctima queda retenida en el taxi en un espacio con poca vigilancia de la Policía.

El fleteo está muy por debajo del “paseo millonario” en la incidencia de delitos en los que participan delincuentes camuflados de taxistas, pero en ellos el taxi también desempeña un papel importante. Una banda de “fleteros” está conformada por entre cuatro y seis personas. La estructura operativa está conformada por un jefe, por “cogedores”, “marcadores” o informantes y conductores. Actúan de acuerdo a las circunstancias, van muy bien armados y están dispuestos a todo.

En la comisión de este delito, en términos de medios de transporte, es importante la motocicleta, pues es la que por lo general se utiliza en el momento del atraco. Asimismo, se encuentra el conductor, que es el encargado de maniobrar la moto durante el hurto. Siempre tiene chalecos que no corresponden con el número de la placa de la motocicleta o han sido alterados con cinta. En algunos casos tiene doble chaleco o chaleco doble faz. Al momento de cometer el hurto, el casco que el motociclista porta es cerrado, para evitar ser identificado. En la gran mayoría de los casos es un hombre y su edad oscila entre los 15 y 25 años.

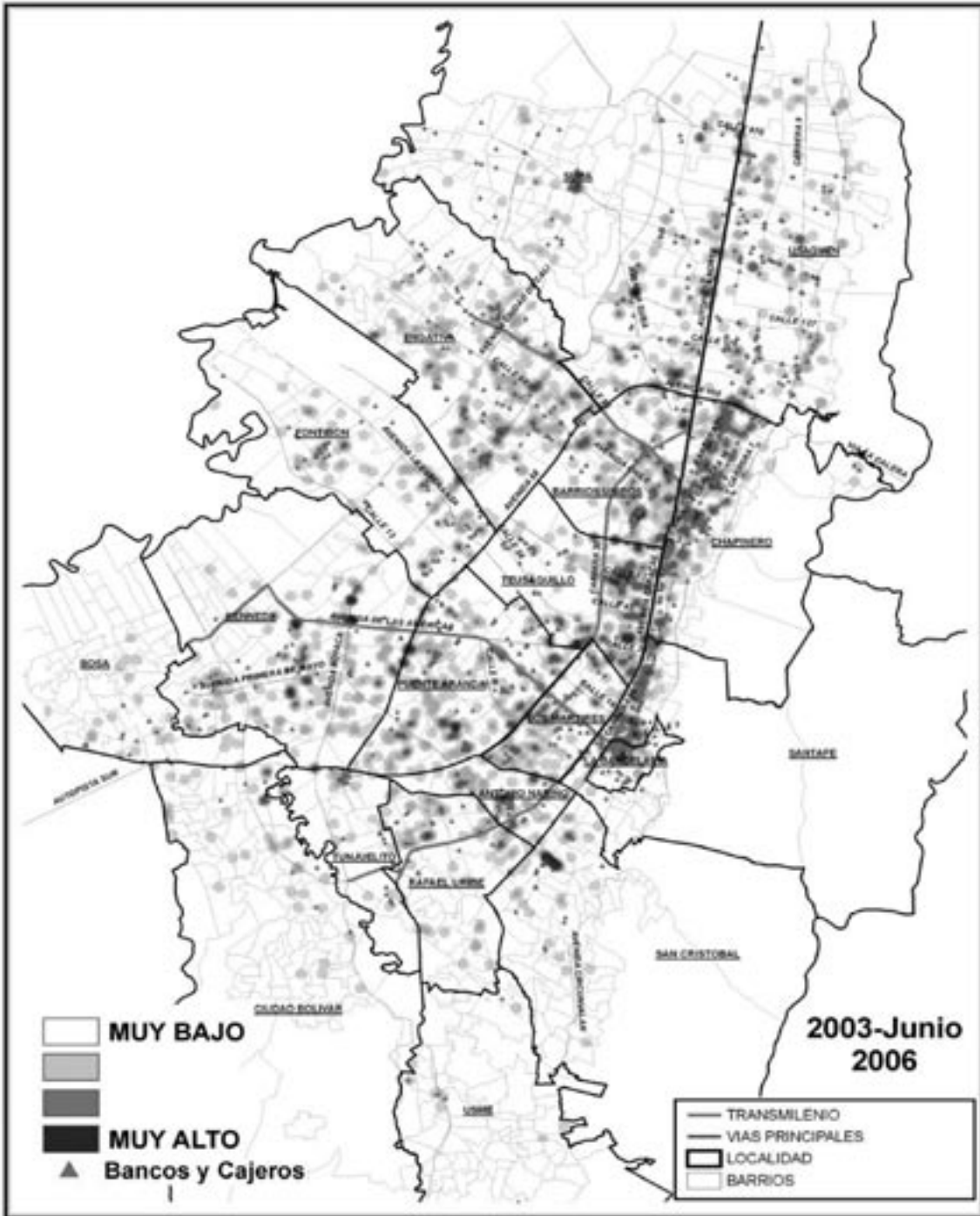
El taxi, por el contrario, juega un papel secundario pero no por ello sin importancia; tiene una función de apoyo y complemento. Una vez cometido el atraco, los delincuentes rotan el dinero y las armas desde la moto al vehículo o taxi, cuando ya han dejado a la

Mapa 1. "Paseo Millonario" en Bogotá. 2003-2006



Fuente: Centro de Estudio y Análisis en Convivencia y Seguridad Ciudadana, CEACSC. Secretaría Distrital de Gobierno, 2007. Centro de Investigaciones Criminológicas Policía Metropolitana de Bogotá

Mapa 2. "Fleteo" en Bogotá. 2003-2006.



Fuente: Centro de Estudio y Análisis en Convivencia y Seguridad Ciudadana, CEACSC. Secretaría Distrital de Gobierno, 2007. Centro de Investigaciones Criminológicas Policía Metropolitana de Bogotá

víctima y así evitan su identificación y captura con el botín producto del ilícito.

En el hurto a residencias y comercio, el taxi sirve para transportar a los delincuentes y las armas, así como los objetos robados. Como en los casos ya descritos, el vehículo es utilizado porque pasa desapercibido, sirve para camuflar a los ladrones y el taxista sirve como apoyo porque no levanta sospechas si se estaciona en una calle o da vueltas a la manzana aparentando estar esperando un pasajero o buscando una dirección. (Mapa 2)

En menor medida, el taxi sirve para el transporte de drogas y de armas. Este sistema disminuye el riesgo a los compradores pues sencillamente hacen el pedido a un teléfono celular y reciben la droga en su residencia, su lugar de trabajo o de esparcimiento, sin generar mayores sospechas. Además, se transporta la droga de un lado a otro lado de la ciudad, y se facilita de esta manera la distribución desde los expendios mayores a los intermedios y desde estos a las “ollas” de barrio.

La manera como mafias y redes se infiltran en la actividad y la usufructúan es a través del uso de frecuencias de radio clandestinas, lo que facilita a los delincuentes tomar servicios en los que cometen alguna actividad delictiva contra el pasajero.

Participación de los taxistas en la seguridad de Bogotá

La investigación también se encargó de determinar hasta qué punto se ha logrado una articulación entre los taxistas y las autoridades, principalmente

la Policía Metropolitana de Bogotá, y caracterizar las redes de solidaridad entre los taxistas.

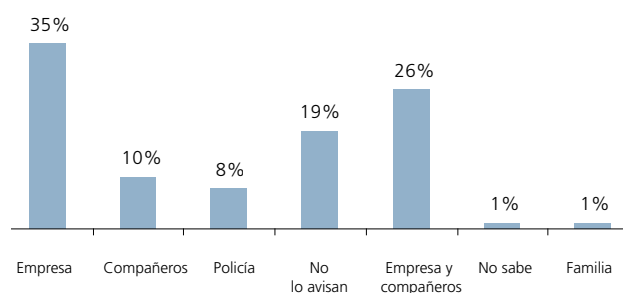
Entre los resultados encontrados se resalta que los esfuerzos de la Policía han arrojado resultados positivos y que para que persistan es necesario mantener el esquema, hacer énfasis en los retenes en horas de la noche, requisar pasajeros y conductores y privilegiar los puntos de conexión entre la zona más central de la ciudad, donde están las avenidas y las calles principales, con la periferia, que es donde se ejecutan finalmente los atracos.

La información sobre este componente de la investigación corresponde a las preguntas realizadas dentro del módulo de víctimas, donde se entrevistaron 137 conductores de taxi, pero de acuerdo con cada pregunta el número de entrevistados varía. En la indagación sobre a quién reportan los conductores de taxi un evento de hurto o atraco, el 35% de los 87 entrevistados, es decir, 32 personas, respondió que a la Empresa es a la primera que avisan el atraco, con el fin de que la operadora dé la frecuencia de aviso a los compañeros y a la Policía.

El 26% (24 personas) reporta el evento por radioteléfono a sus compañeros y a la empresa al mismo tiempo, con el fin de recibir el apoyo necesario en estos casos. El 19% (17 personas) asegura que estos hechos no se avisan pues no es mucho lo que se puede hacer, ya que generalmente son robos de producido y reportar el hecho implica papeleo y diligencias de denuncia. Este último grupo de entrevistados considera que solo vale la pena poner la denuncia y avisar a alguien en los casos que se roban los vehículos o que el compañero ha sido herido durante el atraco.

El 10% (9 personas) respondió que son los compañeros a quienes se les avisa primero, pues son ellos quienes brindan la seguridad y el apoyo en estos casos. La Policía se encuentra en quinto lugar, con un 8% (7 personas). Se concluye que la mayoría de los entrevistados, es decir, aquellos que no corresponden a este último 8%, confirma que la Policía casi siempre es la última en enterarse de los hechos delictivos, pues no tienen un canal directo de comunicación con ella, sino que este se hace a través de la empresa y es ella la que se encarga de dar el reporte a la Policía.

Gráfico 4: A quién reportan el evento de un atraco o hurto.



Fuente: Secretaría de Gobierno.
Centro de Estudio y Análisis en Convivencia y Seguridad Ciudadana, CEACSC

Esta situación es explicable debido a que la comunicación de los conductores es directa con la empresa pero no con la Policía, lo que no deja de plantear problemas a la Institución, pues a la vez que la empresa le comunica los hechos también les da aviso a los conductores que están sintonizados.

Teniendo en cuenta que los taxis en circulación superan la cantidad de patrullas en servicio, obviamente la reacción por parte de los compañeros tiende a ser más rápida. A su turno, el elevado porcentaje de los que no avisan se explica porque no todos los vehículos tienen radioteléfono; es importante señalar que el 23% de los entrevistados

en este módulo asegura no tener radioteléfono. Esta situación indica que no hay condiciones técnicas adecuadas para que la cooperación entre los taxistas y la Policía tenga mejores resultados.

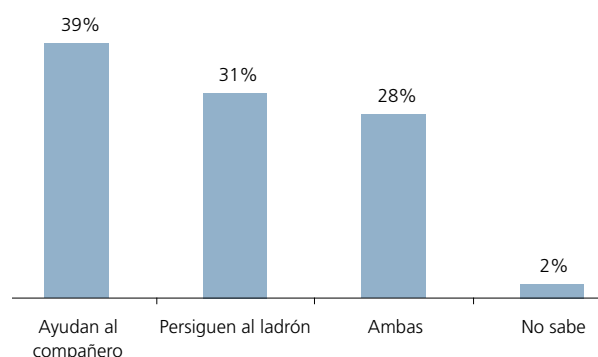
También es evidente el respaldo, confianza y apoyo que se brindan los taxistas, no solo de la misma empresa sino entre el gremio en general. Aun cuando es el radioteléfono la herramienta que consideran les brinda mayor protección, esta no tendría ninguna relevancia si no fuera por la pronta respuesta que recibe el taxista cuando avisa por este medio que ha sido víctima de algún delito. El radioteléfono es un medio para comunicar pero solo cumple una apropiada función gracias a la solidaridad que se percibe entre el gremio, sin distinción de empresas.

La solidaridad de gremio se convierte en una forma de protección, al apoyarse entre compañeros que se facilitan comunicación y se escuchan. Cuando un taxista reporta –ya sea a la empresa o a los compañeros– que ha sido víctima de robo del producido o del carro, estos se organizan para evitar que los delincuentes se escapen. También prestan la ayuda necesaria al compañero si ha salido herido durante el atraco, lo cual demuestra que existen relaciones de colaboración y que entre ellos se organizan redes para reaccionar, ya sea prestando la ayuda necesaria al compañero o dispersándose por la zona para poder atrapar a los delincuentes.

Esta forma puede llegar a las golpizas a delincuentes o ser mero apoyo después del robo, pero siempre se cuenta con un grupo solidario de amigos en los momentos complicados. Sin embargo, algunos procedimientos adoptados no son los más recomendables puesto que acuden a prácticas de justicia privada.

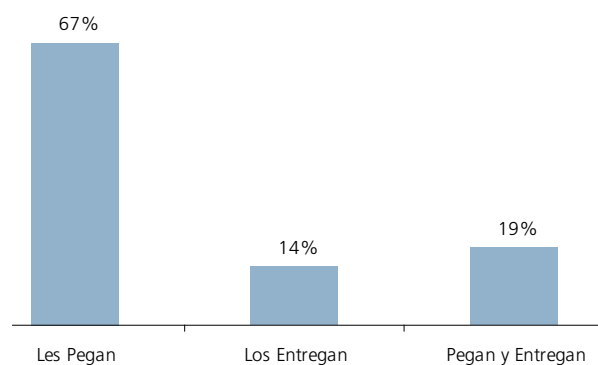
Los entrevistados hacen recomendaciones, entre las que se destacan que la Policía Metropolitana haga retenes en las noches en los que se requiera también a los pasajeros, y montar dispositivos de control. En segundo término, se señala que hay que aumentar el pie de fuerza de la Policía, especialmente en las noches. Se hace énfasis en que la reacción de la Policía tiene que ser más rápida; asimismo, se plantean mejoras de las comunicaciones, actuar en red y trabajar en equipo.

Gráfico 5: Cómo se organizan cuando es reportado el atraco de un compañero.



Fuente: Secretaría de Gobierno.
 Centro de Estudio y Análisis en Convivencia y Seguridad Ciudadana, CEACSC

Gráfico 6: Qué hacen con ellos cuando los atrapan.



Fuente: Secretaría de Gobierno.
 Centro de Estudio y Análisis en Convivencia y Seguridad Ciudadana, CEACSC

Con porcentajes menos significativos, recomiendan más educación a los uniformados y a los taxistas, hacer redadas y persecuciones, crear sistemas para verificar la legalidad de los taxis, acabar con la corrupción y hacerles seguimiento a los miembros de la institución policial, implementar botones de alarma en los taxis, mejorar la dotación y el armamento, crear programas de seguridad y poner cámaras en las vías.

Percepción de seguridad

Taxistas

En la investigación también se analizaron las percepciones de riesgo y las medidas de protección de los taxistas. El hurto, tanto de producido como del automotor, es el principal temor que perciben los integrantes de este gremio transportador, pues no se sabe muy bien en qué momento y lugar va a suceder, por lo que se desarrollan formas de protección como el radioteléfono o las señas a los compañeros que pasan por el lugar. A pesar de esto, este temor sigue siendo persistente, en especial para aquellos que no cuentan con radioteléfono pues deben buscar una forma de protegerse de la delincuencia y recurren, en muchos casos, al porte de armas.

Otro aspecto que incrementa la inseguridad, a juicio de los taxistas, y que limita transitoriamente el riesgo, son las quincenas o temporadas de pago. El exceso de dinero que se encuentra circulando durante estas épocas, sumado a la euforia en el gasto, el consumo de alcohol y otras sustancias, es lo que hace que las personas sean más proclives a un asalto.

En el plano de los indicadores que generan percepción de riesgo en el taxista por parte del pasajero se consideran situaciones como las llamadas por celular

y la aparición de gestos, titubeos o palabras (incluida la dramatización de un accidente o urgencia que implique el cambio de recorrido), las cuales se convierten en señales de peligro para el conductor.

En el caso de los homicidios, algunos taxistas comentan que es más probable en la noche, dado que hay menos presencia de la Policía y eso facilita la huida. Algunos homicidios están asociados al robo del vehículo o por motivos diferentes del ejercicio del trabajo, es decir, riñas o enfrentamientos. Los casos exitosos en que resisten a un atraco y sobreviven les enseñan cuáles son los riesgos que corren y que deben evitar como acercarse a sectores peligrosos, evitar los descampados, zonas muy solitarias, acercarse a la periferia, entre otros.

Gerentes de empresas de taxis

Según las percepciones de los empresarios, es muy difícil llevar un riguroso control de los conductores de taxi para evitar que delincuentes se infiltren en el gremio. Un aspecto que argumentan es que los requisitos que ellos solicitan para la expedición del tarjetón y para la afiliación del vehículo son muy generales y no les da un perfil ni unos antecedentes de cada uno de ellos. Otra de las razones que exponen es que las empresas de taxi se relacionan principalmente con el propietario y no con los conductores, lo que hace que el control sea aun más difícil de hacer.

Para los empresarios, el pasado judicial es el único documento con el que se garantiza que los conductores y propietarios de los vehículos se encuentren dentro de la ley. Sin embargo, algunos entrevistados consideran que no es suficiente exigir este documento. En otros casos, obtener el certificado

del pasado judicial resulta ser un trámite difícil para los conductores o propietarios, lo que hace que en algunos casos las empresas sean flexibles y los eximan del requisito.

Dada la competencia existente, para ellas es prioritario reclutar el mayor número de afiliados que filtrar la entrada de delincuentes en el gremio. Las necesidades que les impone la competencia inciden en el control que se puede aplicar para evitar infiltraciones, pues si aplican filtros los demandantes de la afiliación preferirán irse a otras empresas.

Según la percepción de los gerentes de las empresas, una de las principales actividades delincuenciales que afectan más la seguridad en el sector de los taxistas es el hurto de vehículos y su posterior comercialización en negocios de venta de partes de segunda. Para los entrevistados existe una asociación directa entre bandas especializadas en el hurto de carros, desguazaderos, talleres y almacenes de segunda.

En cuanto a la infiltración de delincuentes al gremio, los gerentes argumentan que han puesto en ejecución estrategias para atraer más usuarios garantizando su seguridad y la de los operarios. Algunas de ellas son trabajar bajo el sistema de vales con algunas empresas públicas o privadas, tener puntos amarillos en algunos supermercados, centros comerciales, terminales de transporte o aeropuertos y utilizar el sistema de incentivos para el pago de la mensualidad por el servicio de rodamiento.

De las 23 empresas entrevistadas, cuatro tienen como principal política en la actualidad incentivar el trabajo de los usuarios por medio de vales. Para que el sistema funcione debe existir un acuerdo previo entre la empresa de taxis con la empresa que quiere

contratar el servicio. El conductor no recibe dinero por los servicios que preste a la empresa pero en su lugar recibe un vale que hace efectivo en la empresa de taxi a la que pertenece. Para las empresas que manejan esta modalidad, el sistema de vales es una de las mejores estrategias para garantizar la seguridad, tanto para los conductores de taxis como para los usuarios del servicio.

Resultados

Resulta significativo constatar que los gerentes de las empresas no creen que los taxistas que tienen como principal actividad su trabajo como conductores se involucren en la delincuencia. Tampoco consideran que abandonen su actividad de trabajo para operar con la delincuencia. Al modo de ver de los entrevistados, las personas que usan el taxi para delinquir son delincuentes que se logran infiltrar en el gremio para cometer sus delitos.

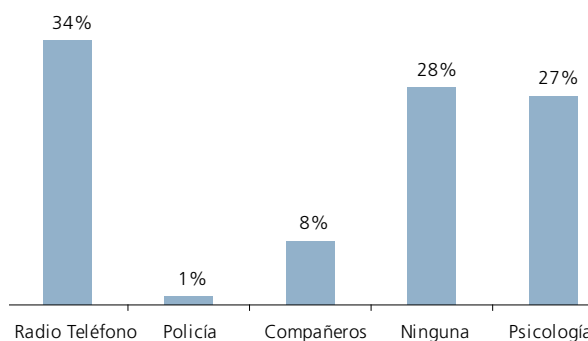
En lo esencial, esta es una apreciación que coincide con los análisis hechos en este estudio. La gran mayoría de los operarios de taxis son pequeños propietarios o conductores que alquilan el vehículo, que trabajan doce horas o más y que mantienen sus familias honestamente. Adicionalmente, alguien que privilegia el accionar delincencial al trabajo como operario de un taxi no puede ser considerado sino como un delincuente que se camufla como un taxista.

En algunas empresas existen estrategias más sofisticadas como el uso de la Máquina Inteligente o el sistema satelital. A juicio de un entrevistado el sistema satelital, el botón de pánico y las cámaras internas son muy eficientes para reducir los niveles

de inseguridad; no obstante, sus limitaciones están en el alto costo.

Las recomendaciones que los gerentes hacen para mejorar la seguridad en el gremio de los taxistas hacen énfasis en el uso del radioteléfono, en el fortalecimiento e incentivación del uso del sistema satelital, el mejoramiento de la eficacia de la Red de Apoyo (en lo correspondiente al papel que la Policía desempeña y especialmente la reacción y fortalecimiento de la comunicación entre los taxistas y las autoridades), que tanto el conductor como el pasajero sean objeto de requisa y verificación de documentos en los retenes que las autoridades realizan en la ciudad.

Gráfico 7: Cuáles son las medidas de protección que los taxistas tienen para protegerse de eventuales atracos



Fuente: 96 entrevistados de un total de 137 que contestaron la pregunta. Secretaría de Gobierno. Centro de Estudio y Análisis en Convivencia y Seguridad Ciudadana, CEACSC

En cuanto a la presencia de la Fuerza Pública, sugieren contar con más Centros de Atención Inmediata Móviles de la Policía, con el fin de poder tener mayor capacidad de respuesta por parte de la Fuerza Pública en el momento en que el taxista se encuentre en problemas. Otro de los puntos que

los gerentes consideran importantes para mejorar la seguridad de los taxistas es capacitarlos para reaccionar ante actuaciones sospechosas de los pasajeros, para que el conductor de taxi tenga conocimiento de las situaciones riesgosas y sepa cómo debe actuar para disminuir la amenaza de robo o atraco.

inconvenientes surgidos durante el mes de agosto de 2007, la construcción de una base de datos para confrontar la información que tienen todas las empresas y así llevar un mayor control de los usuarios y de los que han sido identificados en alguna actividad delictiva. Por lo tanto, se debe considerar la homogenización de la información que se registra de los usuarios y de los conductores.

Cuadro 1. Recomendaciones de los taxistas para mejorar la eficiencia de la Policía.

Recomendaciones	Porcentaje
Retenes y requisa de pasajeros - Dispositivos de control	45,5
Aumentar el personal de la Policía - Más personal vigilando en las noches	14,3
Reacción rápida de la Policía - Eficiencia y agilidad	14,3
Mejorar las comunicaciones - Actuar en red - Trabajar en equipo	6,5
Apoyo de la Policía	2,6
Educación	2,6
Redadas y persecuciones	2,6
Sistema para verificar la legalidad de los taxis - "Carnetizar" taxistas	2,6
Acabar con la corrupción - Seguimiento a los policías	2,6
Botones de alarma	1,3
Capacitación a los taxistas	1,3
Interés por la comunidad	1,3
Mejor armamento	1,3
Programas de seguridad y cámaras en vías	1,3

Fuente: 91 taxistas que hicieron recomendaciones. Secretaría de Gobierno. Centro de Estudio y Análisis en Convivencia y Seguridad Ciudadana, CEACSC

Se hizo el ejercicio de caracterizar el hurto de taxis en comparación con el hurto de vehículos particulares, para dimensionar el primero. En los taxis predomina la modalidad del atraco, mientras que en los particulares el "jalado" tiene más peso. De esta manera, mientras en los taxis la modalidad del atraco osciló entre el 93% y el 94% entre 2004 y 2007, en los particulares rondó el 40%; fue del 43% en 2005 y del 37% en 2006. Por el contrario, mientras los taxis "jalados" oscilaron entre el 6% y el 5% entre 2004 y 2007, en los vehículos particulares fue del orden del 60%; en 2005 fue del 57% y en 2006 del 63%. Esto es explicable porque los taxis les dan la oportunidad a los delincuentes de abordar el vehículo, mientras que los particulares no; así como el particular es dejado por lapsos prolongados en la vía pública o parqueaderos, mientras que los taxis en raras ocasiones son descuidados por su conductor, pues el fin último del taxi es circular por toda la ciudad. En el caso de los taxis la modalidad más utilizada consiste en abordar el vehículo primero y después utilizar el arma, bien sea porque los victimarios la portan desde el momento en que toman la carrera o porque los están esperando en el sitio de destino, generalmente lugares despoblados o periféricos. Por el contrario, en los casos de atracos a vehículos particulares, que están muy por debajo de los "jalados", generalmente el arma se utiliza desde afuera y son cerrados por motos u otros vehículos.

En el caso de los hurtos del vehículo actúan estructuras organizadas, articuladas a redes que encargan los vehículos y que tienen la capacidad para desguazarlos y venderlos por partes. Por el contrario, los pequeños delincuentes prefieren no apropiarse de todo el vehículo, porque se encantan, corren mayores riesgos y se contentan con el producido, algunos accesorios o partes, y con los objetos personales del conductor.

Se comparó la distribución espacial de los hurtos de taxis con los hurtos de automotores en general. Se aprecia que en el caso de los taxis las mayores concentraciones se dan en el sur de la ciudad, mientras que para el conjunto de vehículos es en buena parte de la ciudad y especialmente en el norte, desde Chapinero hacia Usaquén; igualmente, en el noroccidente. En los taxis se aprecian mayores concentraciones igualmente en las periferias, asunto que se explica por el modus operandi que consiste en parar las carreras en zonas principalmente centrales y en desviarlos hacia localidades como Ciudad Bolívar, Kennedy y Santafé. Son dos mercados diferentes. En el de los taxis se trabaja en el sur, en horas de la noche, principalmente, mientras que en el caso de los vehículos en el norte y el noroccidente, principalmente en horas del día. En los taxis predomina el atraco, mientras que en los particulares el “jalado”.

En cuanto a la participación del taxista dentro de las redes de la delincuencia hay que reconocer que este es un personaje particularmente interesante dentro de cualquier ciudad, porque conoce y se desenvuelve con destreza dentro de sus diferentes espacios, por lo cual puede tener un conocimiento más nutrido sobre sus dinámicas sociales y de seguridad en dos niveles: espacial y temporal. En el primer nivel, reconoce el territorio (localidad, barrios y sectores) como

requisito indispensable de su trabajo. En el segundo, relaciona dichos espacios con los horarios; de esta manera elabora un mapa mental de la urbe, y por eso no es raro que el taxista sepa cuáles son las zonas más peligrosas de la ciudad, y por ello en el ejercicio criminal pueden jugar un papel muy importante. No se puede excluir por ello que algunos taxistas hayan sido reclutados por la delincuencia para aprovechar ese conocimiento, pero, como ya se señaló, son una minoría.

Conclusiones

Bajo ese contexto y como hipótesis central se sugiere que el taxista, o el delincuente que se camufla como taxista (de hecho, muchos pudieron ser taxistas en el pasado), puede involucrarse de dos maneras con la delincuencia. En el primer caso, entre los que hay algunos taxistas o ex operarios del gremio, brindando el apoyo logístico dentro de la organización delincriminal, aportando no solo el automotor, sino su conocimiento de la ciudad, ya que por el desempeño diario de su labor conoce las zonas, vías más rápidas, horarios de congestionamiento, atajos, etc. Aquí su papel es simplemente de acompañamiento momentáneo, es decir, no hay una pertenencia al grupo delincriminal y se establece una alianza que concluye cuando se termina “la vuelta”. En el segundo caso, el delincuente que se camufla como taxista hace parte de una red o grupo organizado, en el cual participa activamente. No solamente apoya sino que contribuye con la planeación y la ejecución de las acciones criminales.

También es posible que la participación del taxista dentro del ilícito no sea consentida por él, y aunque las evidencias lo incriminen, la colaboración en la comisión del delito no es intencional y hace parte

de los riesgos de su oficio. En lo esencial se trata de usar al taxista sin que sea consciente de lo que hace, transportando droga, armas o haciendo algo ilegal. Se relataron casos en los que los taxistas llevan a comprar droga a sus clientes, les indican dónde, hacen el contacto y reciben una propina por el favor. También se mencionaron casos en que están vinculados con redes de prostitución, les consiguen trabajadoras sexuales a sus clientes y no se excluye que a su turno suministren esa información a atracadores que trabajan con “tomaseras”⁸ es decir, mujeres que les suministran sustancias tóxicas a sus víctimas para atracarlas.

Al respecto, hay que insistir en que la relación entre taxistas y delincuencia (bien sean operarios honestos o delincuentes camuflados como taxistas) es difícil de trazar puesto que implica para su clasificación delimitar o definir la voluntad del conductor o del implicado en la comisión del delito. Por lo tanto, se concluye que el gremio de taxistas es altamente vulnerable a la infiltración de delincuentes que utilizan a sus conductores y vehículos para la comisión de delitos, pero que la participación de estos es muy baja y no se puede afirmar, por las acciones de unos pocos, que en general los taxistas sean delincuentes.

⁸ “Tomaseras”: Mujeres que pertenecen a bandas dedicadas al hurto de personas y tienen como modus operandi el uso de narcóticos que alteran la conciencia de sus víctimas para poder cometer el delito.