

El género y las profesiones: el caso de las mujeres taximetrstas¹

Mariana Álvarez²

Resumen

La presente investigación aborda el caso de las mujeres que trabajan como choferes de taxi en Montevideo, en el año 2015. Está enfocada en responder cuáles son, qué lugar ocupan y de qué forma intervienen las construcciones sociales de género en la actividad laboral de las mujeres taximetrstas.

La perspectiva de género se toma transversalmente, desnaturalizando la desigualdad entre los sexos y teniendo en cuenta las diferencias en la construcción de significados para ambos sexos. Se interpretan las prácticas de trabajo en relación a la reproducción de relaciones desiguales de género y estereotipos de género. Otro punto tiene que ver con el análisis del ingreso de la mujer al sector y la reconfiguración de identidades, lo cual significa tener en cuenta los significados sobre el trabajo que traen consigo las mujeres y las disputas se dan a partir de los mismos.

Palabras clave: género, trabajo, taxi

¹Trabajo presentado en las XV Jornadas de Investigación de la Facultad de Ciencias Sociales-UdelaR. Montevideo, 14, 15 y 16 de setiembre de 2016

² marianaalvarez317@hotmail.com

Índice

Introducción.....	3
Objetivos.....	4
Marco teórico.....	5
La perspectiva de género	5
La división sexual del trabajo.....	7
Consecuencias de las desigualdades de género en el mercado laboral.....	7
Identidad	8
Análisis	10
Trayectoria laboral.....	10
Profesión.....	14
Relaciones de género	18
Conclusiones.....	26
Bibliografía.....	28

Introducción

La presente investigación sociológica aborda el caso de las mujeres que trabajan como choferes de taxi en Montevideo, en el año 2015. La temática de investigación está enfocada en responder cuáles son, qué lugar ocupan y de qué forma intervienen las construcciones sociales de género en la actividad laboral de las mujeres taximetristas.

Se puso especial énfasis en el estudio de las mujeres debido a su situación dentro de este ámbito laboral; si bien en los últimos tiempos ha incrementado el número de mujeres en el sector continúan siendo una minoría.

A lo largo de este trabajo se busca entender la dinámica interna del sector del taxi vinculado a procesos de interacción y construcción de significados. Además, podemos decir que la perspectiva de género será tomada transversalmente para analizar lo explicado anteriormente, desnaturalizando aquellos aspectos que forman parte de la lógica de desigualdad entre los sexos y teniendo en cuenta las diferencias existentes en la construcción de significados para ambos sexos. Para esto, será de gran importancia constatar cuáles son los estereotipos de género (en el caso de que existan) que influyen en la forma de vivir el trabajo. Se deberá interpretar si las prácticas de trabajo en el taxi cumplen un papel determinante en la reproducción de las relaciones desiguales de género, debiendo puntualizar cómo se configuran estas prácticas en este ámbito laboral. Otro propósito importante es comprender si el ingreso de la mujer a este sector conlleva a la reconfiguración de sus identidades, esto significa analizar qué nuevos significados sobre el trabajo traen consigo las mujeres y qué disputas se dan a partir de los mismos.

Objetivos

Objetivo general:

Comprender el rol que ocupan las construcciones sociales de género en las percepciones sobre el trabajo y la trayectoria laboral de las mujeres taximetristas de Montevideo.

Objetivos específicos:

- 1) Reconstruir la trayectoria laboral de las mujeres taximetristas.
- 2) Indagar cuáles son los rasgos característicos de esta rama de actividad y en qué medida estos están vinculados con construcciones sociales de género asociadas a lo masculino.
- 3) Analizar cómo se relacionan los estereotipos de género de los y las taximetristas con las percepciones sobre el ingreso de la mujer en este ámbito laboral.
- 4) Comprender la valoración de los hombres taximetristas sobre el desempeño de las mujeres taximetristas.
- 5) Analizar la percepción de las taximetristas sobre su propio labor en el taxi así como también sobre la visión que tienen los “otros” (hombres taximetristas, dueños de taxis, pasajeros) de su labor.

Marco teórico

La perspectiva de género

Introduciremos la distinción entre género y sexo que plantea Marta Lamas en “Género” (2004). La autora se refiere al concepto no sólo como los asuntos que hacen alusión a las mujeres sino a la construcción social que existe en torno a la idea de diferencia sexual. Según la autora, todas estas características son de carácter cultural, por lo cual los roles atribuidos a los individuos de acuerdo a su sexo van a depender del contexto. Con respecto al concepto de sexo, refiere a éste como los rasgos biológicos que definen a las personas como hombres o mujeres (Lamas; 2004).

Continuando con el concepto de género, es pertinente incorporar los aportes de Joan Scott (1996), quien explica que todo aquello referido a las mujeres no está separado de lo de los hombres, sino que en están implicados mutuamente debido a que las diferencias entre los sexos están basadas en relaciones sociales. Además, sostiene que dichas relaciones son relaciones significantes de poder (Scott; 1996). Conjuntamente, plantea una mirada amplia sobre el concepto, por lo cual esboza cuatro elementos principales del género: en primer lugar los símbolos culturales, en segundo lugar los conceptos normativos que interpretan dichos símbolos, en tercer lugar las instituciones sociales como el mercado de trabajo, la familia, la educación y la política. El último elemento expresado por la autora es la identidad subjetiva (Scott; 1996).

De esta forma, la autora profundiza en el concepto ya que se expone cómo se manifiesta y en qué ámbitos o instituciones se reproduce.

Otro de los conceptos a incorporar será el de “sistemas de género”, este concepto lo aborda Jeanine Anderson (2006) en el capítulo “Sistemas de género y procesos de cambio”. Según la autora tienen distintas caras: a) Son sistemas de clasificación, lo cual significa que se constituyen categorías que ordenan el ámbito social y cultural. Esto puede generar problemas como la rigidez de esas categorías y la degeneración de éstas en estereotipos de género. b) Están constituidos por reglas para las cuales existen sanciones. Los inconvenientes vinculados a ésta son que las reglas pueden ser muy opresivas y asimismo que muchas de ellas no son explícitas. c) Se constituyen por una matriz de roles definidos. Los problemas mayores son la rigidez de los mismos, no

dando lugar a cambiarlos de acuerdo a expectativas personales. Da lugar también a las asociaciones con cargas de valor. d) Se produce intercambio entre personas “con género”, lo cual puede llevar a que los términos del intercambio sean injustos. e) Los símbolos y criterios constituyen categorías de prestigio. Esto puede llevar a la desvalorización de las mujeres a partir de ideas de “esencias” masculinas y femeninas. Teniendo en cuenta esta conceptualización es posible comprender los mecanismos que generan la diferenciación y la jerarquización de los sexos. A su vez, se expresan los distintos efectos que se generan a partir de estos; uno de los más relevantes para el análisis del ámbito del taxi son los estereotipos.

Tomaremos el concepto de “violencia simbólica” de Pierre Bourdieu, el cual es entendido como la forma de mantenimiento de las normas establecidas, objetivando las representaciones sociales que son reproducidas por el individuo y que éste incorpora. Según el autor, se da “(...) cuando los esquemas que pone en práctica para percibirse y apreciarse, o para percibir y apreciar a los dominadores (alto/bajo, masculino/femenino, blanco/negro, etc.), son el producto de la asimilación de las clasificaciones, de ese modo naturalizadas, de las que su ser social es el producto.” (Bourdieu; 2000: 51). De esta forma, es de suma utilidad para entender las relaciones de dominación basadas en la desigualdad entre los sexos, que puede ser instaurada por una serie de saberes que son tomados como legítimos dentro del sector del taxi.

Otro de los conceptos relevantes es el de masculinidad, éste es desarrollado por Angels Carabí (2000). Explica que es una construcción social que consiste en un modelo en el que se incluye a los hombres con el fin de reafirmar su virilidad y, a su vez, construir una relación de dominación en la que están por encima. De tal forma, se considera al sujeto masculino como responsable de las decisiones de estado, activo, no necesariamente hermoso y autorizado a desatender el cuidado familiar. Por el otro lado, la mujer es considerada a partir de los rasgos opuestos.

A partir de los años 2000 la masculinidad se plantea en crisis, esto significa que la pérdida de poder en los hombres asociada a la obtención de derechos por parte de los grupos minoritarios, genera reacciones que reafirman la masculinidad hegemónica. A pesar de esto, cabe destacar la existencia de nuevas formas de masculinidad que cuestionan la jerarquización y la asignación diferenciada de roles y características emocionales.

La división sexual del trabajo

Este concepto consiste, de acuerdo a Aguirre (2007) en el reparto de tareas entre hombres y mujeres, habiendo una asignación de aquellas de mayor valor social a los hombres al ser las que se vinculan al ámbito público y de las tareas de la esfera de la reproducción social a las mujeres. La autora, a partir de Daniele Kergoat, explica que hay dos principios organizadores de la división sexual del trabajo que son: el principio de separación, que alude a la existencia de trabajos para hombres y para mujeres, y el principio de jerarquía, que tiene que ver con el mayor valor que le es dado a los trabajos realizados por hombres. Asimismo, explica que si bien estos principios permanecen, las modalidades de la división sexual del trabajo varían en lo que respecta al papel de las mujeres y hombres en el mercado laboral ya que se trata de un concepto que está en las prácticas sociales y en la subjetividad. Con esto, es pertinente para este objeto de estudio de manera de analizar cómo se desarrolla en las relaciones sociales de mujeres y hombres taximetristas.

Helena Hirata y Danièle Kergoat (1997) plantean que la articulación producción/reproducción debe ser pensada en términos de relaciones sociales, lo cual implica contradicciones y luchas por el poder. Estas disputas conforman la co-extensividad, que hace referencia a que en el mismo contexto de explotación salarial también se ejerce poder machista hacia las mujeres (Hirata y Kergoat; 1997). Permite entender la importancia de tratar el sector laboral del taxi en su conjunto y a su vez visualizar que dentro de este mismo también se reproducen relaciones de dominación.

Consecuencias de las desigualdades de género en el mercado laboral

Pasando a abordar la temática del trabajo remunerado y no remunerado, Aguirre (2009) sostiene que estos se diferencian principalmente porque el primero es reconocido socialmente al implicar una remuneración económica, mientras que el trabajo no remunerado no es reconocido al estar invisibilizado. Además, por éste no se percibe un salario (lo que lleva a pensar que no tiene implicancias económicas), por lo cual se toma como tarea accesoria que es realizada vocacionalmente y “por amor”.

La categoría de “carga global del trabajo” reúne ambos tipos de trabajo y se demuestra que es mayor para las mujeres. Sin embargo, si se lo desglosa, se observa que es menor

la cantidad de horas que las mujeres destinan al trabajo remunerado y mayor al no remunerado. Esto se explica, según la autora, a partir de que las mujeres obtienen empleos que son compatibles con sus responsabilidades familiares.

Teniendo esto en cuenta, se tomará el concepto de doble presencia, que hace referencia a la realidad del trabajo femenino, el cual comprende además de la jornada laboral (remunerada), otro trabajo adicional poco reconocido socialmente que es el trabajo no remunerado constituido principalmente por el cuidado de personas dependientes (Torns; 2001). Esto genera que casi no exista tiempo de ocio para las mujeres, dependiendo de la etapa de la vida en la que se encuentran las mismas. Al mismo tiempo, los hombres continúan teniendo una participación escasa en el trabajo no remunerado, y así, son los que tienen el derecho al trabajo remunerado y ser los cabezas de familia.

La segregación ocupacional, de acuerdo a Rosario Aguirre (2000), se da de forma horizontal y vertical. Esto quiere decir para el primer caso, que el trabajo de las mujeres se concentra en pocas ocupaciones que además son altamente feminizadas, así como para los hombres en ocupaciones masculinizadas. La segregación vertical hace referencia a la jerarquía de los puestos, dando a entender que los hombres se encuentran insertos en los puestos más altos en la escala jerárquica, mientras que las mujeres en los más bajos. Asimismo, Aguirre (1998) muestra que los distintos rasgos de la subordinación femenina, como la menor remuneración, se deben considerablemente a este fenómeno de segregación, incidiendo no sólo en las posibilidades de acceso al empleo sino también en las percepciones sobre el desempeño de mujeres y hombres en el trabajo.

Identidad

Se hace pertinente integrar a Gilberto Giménez (1992), quien explica que las identidades son de carácter relacional debido que no se configuran a partir de atributos específicos del sujeto, sino a partir de la confrontación de identidades dada en relación con los otros. Se considera fundamental para esta investigación ya que permitirá comprender de qué forma intervienen estos en las identidades de las taximetristas. Continuando con Giménez (1992), se destaca el “principio de diferenciación”, el cual alude a un proceso de auto- identificación a partir de la afirmación de las diferencias con los “otros” y la contraposición con los mismos (Giménez; 1992). En este caso

servirá para ver si se afirman la masculinidad en contraposición de la feminidad y viceversa.

Con el fin de exponer sobre la identidad profesional tomaremos a Claude Dubar (2000) quien complejiza la idea de un determinismo a priori de la identidad a partir del trabajo. Siendo así que “(...) estas identidades dependen sobre todo de las relaciones que se mantienen con los otros actores (jefes, colegas, clientes) de este “trabajo vivenciado”; es decir, de una situación “construida y definida subjetivamente”” (Dubar; 2000: 9). Éste remarca la idea de que las distintas formas de identificación que surgen a partir de este trabajo vivenciado, están fuertemente influenciadas por el lugar que ocupa la persona por fuera del ámbito laboral así como de los valores y representaciones sociales que reproduce (Dubar; 2000). Éste es un aspecto primordial puesto que factores como el tipo de tareas que realizan las personas en el hogar, los valores en cuanto a la familia, entre otros, pueden ser decisivos respecto al tipo de trabajo y posición en el trabajo de los individuos.

Lo anterior será articulado con la noción de hitos. Erving Goffman (1984) expone la idea de carrera moral como aquella en la que se desenvuelve el yo en el complejo de relaciones personales y profesionales. Además, explica que a lo largo de la misma se producen los hitos, que son todos aquellos acontecimientos que provocan un cambio en la forma de concebir los “yoes” (Goffman; 1984). De esta forma, será posible interpretar cuándo y de qué manera se producen, de modo de comprender también su importancia en la configuración de la identidad. Aplicando la perspectiva de género, se observará si los hitos están vinculados a los roles que los individuos ocupan en la división sexual del trabajo.

Análisis

Trayectoria laboral

La siguiente dimensión a analizar tendrá en cuenta los diferentes acontecimientos en el trayecto laboral de los entrevistados, por lo cual comenzaremos por entender si estos tuvieron experiencias laborales previas al ingreso al taxi, cómo es el acceso al trabajo en el taxi y qué diferencias hay (si existen) entre las trayectorias de las mujeres y los hombres.

Es posible visualizar que todos los entrevistados hombres tenían un empleo antes de trabajar en el taxi. Se trataban mayormente de profesiones masculinizadas como son los oficios manuales y la informática.

Para el caso de las mujeres se observa que todas tuvieron empleos antes de ingresar al taxi. La mayoría tenían que ver con dos características principales:

- a) empleos “feminizados” (secretarias, cajeras, empleadas domésticas, profesoras, etc.)
- b) actividades apegadas a las del marido sin remuneración diferenciada de la de éste.

Con esto, vemos que no sólo desempeñaban tareas muy distintas sino que estaban inmersas en ámbitos principalmente conformados por mujeres. Esto puede dar a entender que el paso posterior, el de ingreso al taxi, signifique un cambio importante en su trayectoria al tratarse de un mundo laboral significativamente distinto. Esto es así ya que lo que varía en mayor medida son las valoraciones sociales que existen en relación a ambos empleos, siendo los empleos feminizados desvalorizados por el tipo de tareas a los que están enfocados.

Lo anterior es necesario vincularlo con los aspectos que conforman los motivos de ingreso al sector del taxi. Para el caso de los hombres estos expresan en la gran mayoría de los casos que fue la única oportunidad laboral que tuvieron luego de quedarse sin empleo y por la edad avanzada que tenían en ese momento.

“(…) yo por mi parte trabajaba en Funsa, la fábrica cerró, tuvimos una cantidad de tiempo en el seguro y ta mientras estaba en el seguro empecé a trabajar en el taxi porque era lo que me permitía trabajar en el seguro y manejar sin... en negro (...)”
(Taxista hombre 1)

En el caso de las mujeres, se observa que la necesidad económica es la razón unánime que lleva a vincularse al taxi. Puede darse en casos en que la mujer no trabajaba o que

su sueldo no era suficiente para el hogar y también en casos en que la mujer se divorcia de su pareja y debe independizarse económicamente. En todas ellas, notamos la necesidad de una emancipación en cuanto a salir del lugar clásico de la función de reproducción y tener un rol protagónico en el ámbito público. Vale remarcar que ésta se explica en mayor medida por una necesidad que por un cambio en sus prioridades.

“No, en realidad llegué por necesidad. Eh, me estaba divorciando, yo ya tenía 42 años y no conseguía trabajo (...)” (Taxista mujer 3)

En cuanto a la forma de ingreso, notamos que a diferencia de los hombres éstas ingresan en su mayoría a partir de un contacto, es decir hablando con un conocido o familiar que trabaje en el rubro. Un aspecto curioso es que algunas de ellas cuentan experiencias en las que sus conocidos no creen que ellas puedan entrar y entonces juegan una especie de “apuesta”. Otro caso similar es el de una mujer taxista que al ingresar le hicieron una prueba, no siendo así para el caso de los hombres que ingresaban a la misma flota. Otro es el de una mujer que al presentarse, el dueño le preguntó si estaba segura de hacerlo. Aquí los estereotipos de género están muy presentes al desconfiar de las habilidades y el desempeño que pueda tener una mujer en el sector. Esta es una de las primeras resistencias que tienen los varones frente al ingreso de las mujeres al sector.

“Tengo familiares que trabajan en el taxi, que tienen taxis y bueno nada, un día se dio... en realidad fue medio una apuesta, sí tal cual, no me creían y en realidad como a mí me encanta manejar (...)” (Taxista mujer 6).

Teniendo en cuenta las trayectorias de hombres y mujeres podemos ver que en ambos casos se produce un hito o punto de inflexión antes de comenzar a trabajar en el taxi. Este hecho se trata en general de la pérdida del empleo, la insatisfacción del empleo anterior o la ruptura de la pareja.

Otro de los puntos de inflexión que podemos identificar se da a continuación y se trata del comienzo como trabajadores del taxi. Esto es así debido a las características propias del ser taxistas. Para los hombres el pasaje de un trabajo a otro significó un cambio en sus vidas pero se observa que estos manifiestan cierta continuidad en sus trayectorias al pasar a ámbitos similares a los que se encontraban previamente y al mantener su rol dentro de la familia. Sin embargo, para el caso de las mujeres podemos decir que se da un cambio radical ya que para éstas implica el pasaje a un ámbito compuesto mayormente por hombres, lo cual trae consigo una diferencia importante en las relaciones sociales y en los significados otorgados a la tarea.

Además, es posible distinguir otro hito para el caso de las mujeres; se trata de la tenencia de hijos. Esto se debe a que la mayoría de ellas tienen hijos y los tienen antes de ingresar a trabajar en el taxi. Si bien es posible que muchos de los hombres tengan hijos, esto en la mayoría de los casos no es mencionado, por el contrario las mujeres siempre lo recalcan. Esto puede deberse a que para éstas significa una de las motivaciones para ingresar al taxi ya que les permite conciliar el trabajo no remunerado con el remunerado debido a su flexibilidad.

Continuando con el análisis, pasaremos a abordar los comienzos. Para los hombres hay mayores dificultades para incorporarse al ambiente y la dinámica del trabajo.

“Entonces no tenés problema para empezar, el tema es para incorporarte a lo que es el trabajo y empezar a que te rinda (...)” (Taxista hombre 1).

Lo que más se destaca para las mujeres son las experiencias por las cuales deben atravesar para permanecer en el empleo. Esto significa que existen una serie de resistencias por parte de los taxistas hombres respecto al ingreso de la mujer al sector que hacen que tengan actitudes de rechazo hacia las mujeres y de separación de su ámbito que provocan que estas se sientan mal y que decidan tomar distancia del lugar tradicional que ocupa el hombre en la profesión.

“(...) cuando estaba en la mañana que hacía taller, este... y tenés que ir a los talleres, sentís el murmullo acá en la oreja todo el tiempo, viste, te miran como con 4 ojos y nadie... y no se te acercan, al revés, te babosean y si te tienen que tratar mal te tratan mal, o sea, te hacen sentir, y si vos pasás no sé por decirte algo, me ha pasado montones de veces, lo primero que te hacen es “andá a lavar los platos” (Taxista mujer 6)

Aquí se visualiza que el ingreso para las mujeres es un tema más relevante en el racconto de la trayectoria que para los hombres debido a que la toman más que como una etapa de adaptación ya que deben sortear una serie de obstáculos que se manifiestan por parte de los propios trabajadores que se resisten a su ingreso y lo hacen dificultoso. Este tipo de barreras provocan una expulsión de las mujeres del sector.

Uno de los puntos a destacar, es que es que por temor a los problemas urbanos, relatan que en los comienzos buscaron protección y así, asistían asiduamente a las paradas de taxi y se relacionaban con otros taxistas.

“Bueno, entonces yo al principio iba ahí, frente al cementerio Central se reunían, (...) y ahí conocí a otros hombres, y bueno, sí, yo creo que en ese ámbito en el que yo por lo menos logré estar como un año una cosa así, sentía como protección, y que... sentía como que me cuidaban, me daban para adelante, me enseñaban” (Taxista mujer 11).

Esto demuestra que hay un intercambio desigual en las relaciones de género, donde el hombre nunca se posiciona de igual a igual con las mujeres que ingresan. Esto se debe a que en el primer caso desarrollaban una actitud agresiva hacia ellas o en un rol de protectores, en parte por considerar la fortaleza como un atributo natural de los hombres y asimismo porque se asume que deben tener el control sobre las distintas situaciones. Es interesante ver cómo el discurso referido a la protección se da por parte de las propias mujeres, siendo ellas mismas quienes sienten desprotección y resuelven acudir al hombre.

También, es posible considerar que lo que las taximetristas buscan va más allá de la protección, ya que si se considera que están ingresando a un nuevo empleo, éstas deben generar lazos que les permitan conocer la profesión y no solamente respecto a la inseguridad.

Por último, abordaremos la proyección de la trayectoria. Dentro de las respuestas se encuentra que gran parte de ellos desean permanecer trabajando como taxistas. En muchos de estos casos es por la edad de los entrevistados.

“Y mirá, yo tengo 54 años, digo, con esta edad en este país no tenés muchas variantes, muchas variantes en el oficio mío digo, ya a esta altura, lo perdí yo hace 20 años que no trabajo, digo así que, a no ser que pase algo raro, voy a seguir trabajando en el taxi” (Taxista hombre 5).

Por otra parte, aquellos que son más jóvenes expresan la voluntad de encontrar otro empleo principalmente por las desventajas como el horario de 12 horas, el turno de la noche o no tener un sueldo fijo. En general no se considera la tarea del taximetrista como desagradable. Algunas mujeres jóvenes expresan el gusto por la tarea y su deseo de permanecer (no siendo así para los hombres jóvenes) lo cual se puede deber a que la flexibilidad es tomada como un aspecto positivo ya que les permite conciliarlo con el trabajo no remunerado.

“(...) más allá de que me guste y me encantaría de repente estar mucho tiempo, también llega un momento que evaluás lo que es la vida familiar (...) digo como que

perdés mucho, el riesgo es demasiado y todos los días salís en 0 (...)” (Taxista hombre 7)

“Ehh puede ser, capaz que sí, me veo sí en el taxi, en realidad me gustaría hacer menos horas pero a mí me gusta, hoy por hoy me gusta el trabajo, digo, me costó adaptarme, pero intenté salir del taxi, salí por unos meses y la verdad que volví (...)” (Taxista mujer 8)

Se puede inferir que existe una gran afinidad hacia la profesión, lo que posibilita generar sentido de identidad. Trayendo a Dubar (2000) se observa que al momento de plantearse un futuro éste está ligado a la interiorización de sus vivencias cotidianas y por tanto “ser taxistas” marca las decisiones respecto a su futuro laboral.

Profesión

La dimensión que presentaremos a continuación hace referencia a aquellas características que hombres y mujeres taximetrístas consideran que forman parte de su trabajo.

Una de las que en mayor medida se destacaron fue la flexibilidad o libertad que tiene el empleo; dentro del horario laboral tienen la posibilidad de hacer los cortes que consideren necesarios y no tienen un jefe o supervisor que los controle. Se podría decir que esta noción de libertad es relativa debido a que deben cumplir con horarios y llegar a determinada recaudación. Más allá de si realmente tiene libertades o no, esta idea influye en su definición identitaria, dándole a estos una satisfacción y motivos para permanecer en su puesto de trabajo.

“Claro, o sea, lo que tiene el taxi es que vos sos dueño, vos patrón, vos empleado, porque el patrón no está sentado acá. Vos tenés la libertad de como yo tengo en este momento de estar hablando contigo. Tengo la libertad de ir a mi casa, tengo la libertad de ir a hacer un mandado, de llevar a mi hija, este... no es como que vos estés trabajando en una obra por ejemplo que está el capataz y está el dueño y vos tenés que estar trabajando.” (Taxista hombre 8).

Se observa que las mujeres remarcan esto en menor medida. Para ellas, que son quienes se encargan en mayor medida del trabajo no remunerado, esta flexibilidad puede ser tomada como una motivación para permanecer en el empleo debido a que les permite articular ambos tipos de trabajo.

Continuamos con distintas problemáticas que los taxistas consideran que implica trabajar en este sector. Una de las que se destacan, en este caso solo por los hombres, es que al trabajar por comisión el dinero recibido a fin de mes no está asegurado y existe presión sobre ellos de recaudar determinado monto de dinero. Esto es contradictorio con la idea de libertad expuesta anteriormente, por lo cual lo que los taximetristas consideran “libertad” está arraigado ya que forma parte de su identidad como taximetristas. Asimismo, se cuestiona tal libertad ya que lo que se describe es flexibilidad en las condiciones laborales, por lo cual se relativizan los beneficios ya que en el fondo implica una mayor extensión de la jornada laboral.

“(…) tenés que hacer una recaudación mínima que tenés que hacer porque aparte está comprendido tu sueldo que son este... a comisión ¿no? No tenés sueldo fijo, digo más allá de que ahora hay un viático que son 1000 y pocos pesos” (Taxista hombre 5).

Otra de las características mayormente mencionadas es la extensión de la jornada laboral, la cual muchas veces se da como consecuencia de la flexibilidad. Esta situación lleva a que los taximetristas tomen a este trabajo como desgastante y muy expuesto al riesgo (vinculado al tránsito y la violencia urbana). La mención de la jornada de 12 horas como aspecto negativo se da en mayor medida para las mujeres, lo cual puede tener que ver con la distribución del trabajo no remunerado.

“(…) el horario tan extendido, son 12 horas sí o sí, 6 veces por semana (…)” (Taxista mujer 4)

A su vez, el punto mencionado que refiere a la exposición al riesgo de los taxistas, también es mencionado en su mayoría por las mujeres. Estas apelan a que existe una gran sensación de inseguridad ocasionada en gran parte por el riesgo de tener un accidente en el tránsito y por la posibilidad de que sean robadas o agredidas.

“(…) o sea no sé, yo a mí después que me asaltaron, yo tuve un asalto, lo único que me cuidó, entonces ando con las puertas cerradas, con las ventanillas arriba, porque claro acá estás muy expuesto (…)” (Taxista mujer 3)

Aquí es importante introducir a Falú (2009) ya que se constata cómo hombres y mujeres toman distintas reacciones ante la sensación de miedo, afectando en mayor medida a estas últimas y generando que lleven a cabo distintas estrategias que les permitan evitar posibles situaciones de riesgo. A pesar de esto, cabe destacar que las mujeres están realmente expuestas a la violencia en la ciudad, la cual está relacionada con la que sufren en el ámbito privado. Es así que las mujeres sufren distintos tipos de

violencia de tipo sexual y corporal, que son invisibilizadas al ser sufridas únicamente por mujeres y algunas incluso no tener forma legal que permita penalizarlas. De esta forma, a pesar de que las mujeres se ven menos afectadas en el ámbito público que los hombres, existen formas de violencia que son sufridas exclusivamente por mujeres y que constituyen una base real de miedo para las mismas.

Por último, uno de los aspectos más indicados por las entrevistadas refiere a que estas no tienen baños a los que acudir en el horario laboral. Estas explican que esta situación anteriormente no significaba un problema ya que los hombres (que eran la gran mayoría) tienen más facilidades en este aspecto, sin embargo, con el ingreso de mujeres no se buscó una solución adecuada. Tal es la inadecuación, que una de las taxistas cuenta que en los talleres mecánicos no existen baños para mujeres.

“Claro, porque primero que no hay un... lugares, vos si tenés necesidad de ir a un baño y andás cerca de un bar, bajás y tenés que consumir, viste. De lo contrario tenés que venir acá que hay baños públicos, maneja te como puedas, campito viste lo que sea. Pero el hombre tiene otra... se para atrás de un árbol y ya está viste, es distinto en eso.” (Taxista mujer 10).

Lo anterior demuestra que prevalece la identidad masculina dentro del sector y mantiene pautas y formas de operar que se ajustan a las necesidades de los hombres. A su vez, podemos decir que el ingreso de las mujeres no ha generado una problematización sobre las condiciones laborales de los hombres, las cuales tampoco son favorables para ellos en este aspecto ya que tampoco cuentan con servicio sanitario en la mayoría de la jornada laboral.

Pasando a abordar la visión que los taximetristas consideran que “los otros” (pasajeros, sociedad en general) tienen sobre ellos, lo primero a remarcar es que el contacto con los pasajeros fue altamente mencionado a pesar de no haber sido preguntado directamente. Hay un alto contenido de género en las afirmaciones, lo cual significa que la forma de trabajar es distinguida fuertemente entre hombres y mujeres.

Los taximetristas hombres remarcan algunas diferencias como que los pasajeros son más condescendientes con las mujeres. Al mismo tiempo, hablan de la discriminación, el maltrato o la seducción que existe por parte de los pasajeros de sexo masculino. De esta forma, en general se percibe a la mujer taximetrista en un rol análogo al que tiene en la sociedad, siendo vista como un ser frágil al que en muchos casos se considera que debe tratarse con compasión o en otros con abuso. Uno de los aspectos llamativos

respecto al discurso de los hombres fue el énfasis en el trato hacia las mujeres, no así en el trato que tienen los pasajeros con ellos mismos.

“No, muchas veces se abusan, la gran mayoría de las veces, como tenés las personas que la tratan más delicadito, (...)” (Taxista hombre 7).

Por otra parte, las mujeres sí tienen un discurso unánime respecto a la visión que los pasajeros tienen de ellas. Todas ellas manifiestan la sorpresa que expresan los pasajeros al subirse al taxi. Además, destacan que estos se lo hacen notar aludiendo a que son mejores conductoras y se sienten más tranquilos con éstas. Otro de los puntos a destacar es que este buen concepto se da en contraposición a la visión acerca del hombre taximetrista, por lo que el buen criterio que se les asigna a las mujeres puede ser uno de los aspectos que las distinguen y refuerzan su identidad como mujeres taximetristas. Además, ellas no perciben el abuso manifestado por sus compañeros varones por parte de los pasajeros hacia ellas.

“Sí, sí, te ven diferente, por lo que yo te decía hoy, llevás un viaje y te dicen “ay, que suerte, una mujer” ¿por qué? Porque les damos otra seguridad, otra tranquilidad, además que el clima es distinto, el clima cuando va manejando una mujer es distinto (...)” (Taxista mujer 4).

Aquí es relevante destacar que existe un estereotipo sobre la forma de manejar y de relacionarse de las mujeres. Éste es reproducido tanto por los pasajeros como por ellas mismas y provoca que construyan esta imagen sobre sí mismas más allá de si realmente es así. A su vez, esto le genera ventajas ya que les permite tener buen trato con sus pasajeros y sentirse a gusto en la tarea.

Al mismo tiempo que los pasajeros recalcan el estar a gusto con las mujeres, les realizan una serie de preguntas.

“Ehh, se te suben al taxi y dicen “¡ah, una mujer!” entonces empiezan siempre con las mismas preguntas, además que son así, este... son sistemáticas, te preguntan “¿y no tenés miedo?” primero. “¿Y te animás a manejar sola? ¿Y trabajás de noche?” a veces te preguntan eso y son las 12 de la noche, la una de la mañana. Sí, yo hablo con otras compañeras y preguntan exactamente lo mismo ¿viste? después por ejemplo, me han preguntado si tengo familia “¿Y tenés familia?” Y yo les digo, sí, soy casi normal le digo. Y después me preguntan “¿tu marido te deja?” Sí, entonces le digo, si no me dejara es lo mismo, yo no... seguro, ya a esta altura, ya hemos evolucionado bastante ¿no? como para pedir permiso antes de hacer esas cosas.” (Taxista mujer 4).

Este tipo de preguntas forman parte de un estereotipo en el que la mujer es un ser vulnerable y dependiente, y por lo tanto, al ser vista en un rol distinto al tradicional, se desatan estas preguntas. Esto podría tratarse de una de las causas que impiden un mayor ingreso de mujeres a este sector, ya que muchas pueden sentirse condicionadas por los miedos expresados a las entrevistadas.

Uno de los aspectos a recalcar es que las taximetistas no se sienten reflejadas en este estereotipo, no tienen incorporado que las condicionantes externas puedan provocarles miedo o imposibilidad de sobrellevar una vida familiar; se puede deducir que el haber entrado a este sector y haber sobrepasado una serie de barreras, hizo posible que éstas adquieran nuevas percepciones sobre el trabajo.

Relaciones de género

Pasaremos ahora a una nueva dimensión, para ésta se tendrán en cuenta distintos aspectos como las percepciones de los entrevistados acerca de la inserción de la mujer, cómo se da la interacción entre taximetristas hombres y mujeres, qué estereotipos de género se identifican y cómo es la distribución del trabajo remunerado y no remunerado entre hombres y mujeres.

Analizaremos cómo perciben los entrevistados que las mujeres se desempeñan laboralmente. Así, encontramos que hay dos tipos de respuesta que son de carácter opuesto y que se diferencian según sean hombres o mujeres en la mayoría de los casos. El primer tipo de respuesta tiene una valoración negativa y es expresada en mayor medida por hombres. Hacen alusión a que éstas no son capaces de lidiar con los distintas situaciones que se viven en el taxi; llevar borrachos, tratar con distintos tipos de público, entre otros.

“Y que... el trato con el público muchas veces hay público que es difícil ¿no? y hay momento que vas a lugares difíciles, yo qué sé horas bravas, eso... que el hombre está más adecuado, que no están tan acostumbradas, digo con el tiempo se van a acostumbrar.” (Taxista hombre 7).

Detrás de esta visión se puede identificar que las mujeres son vistas como indefensas e incapaces de sobrellevar una situación peligrosa o incómoda. Es posible identificar el concepto de violencia simbólica debido a que las características que son asignadas a las mujeres están objetivadas de acuerdo a una relación de dominación que pone a la mujer

en un estatus inferior al del hombre. Además, se mantienen las ideas asociadas a la división sexual del trabajo, considerando que factores de peligro como las zonas de la ciudad más inseguras y las horas nocturnas son generalmente sobrellevados por hombres, lo cual se debe a una asociación de estos con el ámbito público, y a las mujeres con el ámbito privado.

Por otro lado, existe otra visión acerca del desempeño de las mujeres en el ámbito del taxi, esta visión es expresada en su mayoría por mujeres y tiene que ver con que estas se desempeñan mejor que los hombres al ser más trabajadoras, cuidadosas, educadas, etc.

“Capaz que nosotras somos un poco... lo que sí veo es que nosotras capaz somos un poco más precavidas o me pasa a mí o yo soy más precavida, yo cae la noche, tranqué las puertas, como te decía, si vas para lugares feos yo voy a todos lados, les hablo bien, es más, muchas veces he visto que... yo le comentaba ayer a alguien, yo creo que muchas veces subieron a robarme y creo que les di lástima o como los traté bien no me robaron ((risas)), porque además eso, vos adquirís determinada... adquirís a veces un 6° sentido, ¿entendés?”.

Se puede ver en los testimonios de las taximetristas que éstas no sólo son capaces de lidiar con las situaciones que se hacían referencia anteriormente sino que además se adjudican a ellas mismas una serie de cualidades que consideran que las hacen más capaces para desarrollar la tarea. Sin embargo, estas cualidades no tienen que ver con la capacidad de enfrentamiento que expresaban los hombres sino que son también cualidades asociadas a una construcción social de género. Esto demuestra que las construcciones sociales de género son vistas positivamente por parte de las mujeres, y a partir de estas configuran una estrategia que les permite resolver distintas situaciones exitosamente.

A continuación analizaremos si los entrevistados reproducen estereotipos de género y de qué forma se manifiestan. Respecto a cómo maneja la mujer, en la mayoría de los casos se respondió que ésta lo hace bien, aludiendo a que en eso no hay diferencia entre hombres y mujeres. Aquí podríamos decir que los estereotipos de género no se manifiestan, sin embargo, al profundizar en las razones, vemos que ocurre algo similar a lo analizado anteriormente. Para el caso de las taximetristas, la mayoría hace referencia nuevamente a ser cuidadosas, tranquilas, etc. Además, algunas resaltan tener mayor intuición y responsabilidad que los hombres al poseer un “instinto maternal”. Por otro lado, los hombres son descriptos como más veloces, arriesgados e infantiles.

“También, eso pasa, yo creo que es porque no le dieron la oportunidad a la mujer de agarrar el volante y tener experiencia, nada más porque la mujer que tiene experiencia de horas como el hombre maneja igual o mejor, es así y lo he visto yo con mis propios... somos más prudentes, no sé si es porque somos mujeres y somos madres que tenés ese instinto (...)” (Taxista mujer 8)

Se distinguen entonces dos maneras de conducir. Con esto se observa que para la mujer el rol del cuidado e incluso el de madre sigue estando presente en las entrevistadas a tal punto de influir en la conducción. La forma de conducir se asocia al rol que le es asignado en el ámbito privado. Por otra parte, al referirse a la forma de conducir de los hombres suele haber una relación con la idea de masculinidad.

Cabe destacar que muchos de los hombres señalaron que las mujeres no tenían diferencia con los hombres para conducir. Sin embargo, la mayoría de quienes opinaron lo contrario fueron hombres, quienes reproducen los sistemas de género al expresar razones como ser miedosas, dudar mucho frente a sus acciones en el tránsito, pensar en otra cosa mientras se está manejando, etc.

“(...) el principal problema que tienen las mujeres es duda, y pensar que tienen que cocinar cuando están manejando ((risas)) pasa, pasa y vos las ves muy distraídas, digo todo, en la calle ves boludeces de todos los colores ¿no? ir hablando por celular, pintándose las uñas, pintándose los ojos, los labios, lo ves todos los días.” (Taxista hombre 7).

Otro de los aspectos resaltados por los taximetristas, tanto hombres como mujeres, fue la tendencia de los hombres (tanto taxistas como pasajeros) de seducir, “tirarle el lance” o “cargar” a las mujeres taximetristas. Frente a esto, es posible afirmar que las taximetristas están constantemente frente a situaciones de acoso sexual laboral y callejero. En ambos casos podemos decir que se trata de conductas de connotación sexual, realizadas de forma unidireccional que provocan malestar o intimidación en quien la recibe. La diferencia entre ambas es que el primer tipo de acoso se da por parte de integrantes del propio ámbito laboral que pueden implicar amenazas o condiciones sobre el empleo, por otra parte, el segundo tipo lo realizan personas desconocidas que se encuentran en un espacio público o semipúblico, pudiendo considerar al taxi como un espacio semipúblico al formar parte del transporte público. Teniendo esto en cuenta, se constata que las mujeres están realizando su tarea con una constante sensación de malestar. A su vez, estas situaciones son naturalizadas por los taximetristas de ambos

sexos, quitándole la importancia que tiene y que es necesaria para que se tomen medidas al respecto. Otro punto a destacar es que ninguna de las organizaciones involucradas mencionó esta temática como problemática a resolver.

“Porque tratan de cargarte, como hacen todos ((habla riéndose)), y más que los taxistas hombres tienen la fama de que son todos mujeriegos y pueden... ¿Me entendés?” (Taxista mujer 1).

“(...)vos sos mujer lo sabés a diario, vas por la calle te dicen cualquier cosa, digo, es así, pero, entonces yo calculo que cuando se suben, me han contado algunas no es que... se suben y me han contado, los pasajeros...algunos no les dirán nada, pero hay otros que enseguida tratan de agarrar conversación porque dicen... (...)” (Taxista hombre 2).

Continuando, uno de los aspectos señalados reiteradas veces tanto por hombres como por mujeres se trató de comentarios vinculados a la “transformación” que pueden tener las mujeres al entrar a este ámbito laboral, la cual refiere a pasar a tener rasgos considerados “masculinos”, teniendo para éste el modelo de masculinidad hegemónica de hombre prepotente, desprolijo, etc. De acuerdo a la perspectiva de las masculinidades se puede decir que lo que los taximetristas consideran masculino o femenino es en realidad una construcción social que contribuye a la distinción entre distintos modos de actuar y a la creencia en la masculinización de las taximetristas. Hubo dos puntos de vista dependiendo del sexo de los entrevistados. Los hombres expresaron que muchas mujeres se hacían muy “masculinas”, o que éstas “aprenden todo lo malo” de los hombres lo cual lo ven como una forma de poder mantenerse en el empleo. Por el otro lado, las mujeres explican que muchos pasajeros les hacen notar que estas son “femeninas” a pesar de haber ingresado a este empleo, para lo cual ellas argumentan que eso no es razón para que tengan un cambio de ese tipo. Una de ellas agrega que tampoco “queda bien” que una mujer se comporte de la forma “tachera”.

“(...) porque hay muchas también, yo he conocido muchas mujeres y hay algunas que enseguida aprenden todo lo malo, aprenden todo lo malo (...) Y...lo malo! Aprenden a tratarte mal, aprenden a... (...) Exacto. Empiezan a hacer las paradas, tratan de ser más parecido a los hombres porque se piensan que así van a estar mejor, pero... y he conocido algunas que no, que al revés, tratan de no, de no mezclarse con el ambiente para seguir haciendo su trabajo lo mejor posible, y está bien” (Taxista hombre 4)

“No, yo, sigo siendo femenina ((risas)), de masculino no tengo nada, y me arreglo como cualquier otra mujer, trato de estar prolija, de ser...de tener... de estar bien, decorosamente vestida, y de masculino no tengo nada” (Taxista mujer 2)

De esta forma, se observa que existe la noción (tanto en taximetristas como en el público) de que trabajar en el taxi implica determinada identidad de género que en este caso es la “masculina”. Para ambos sexos, los taximetristas refuerzan sus propias identidades de género, habiendo aspectos que se consideran más “masculinos” y otros más “femeninos” y colocándose hombres y mujeres en cada una de estas de acuerdo a las pautas preestablecidas. Existe por lo tanto la creencia de que realizar un trabajo de este tipo puede provocar un cambio en estas identidades; habiendo por parte de ambos una resistencia a este cambio, los hombres consideran que no es bueno ver a la mujer comportándose de acuerdo a las prácticas masculinas y las mujeres reafirman su “feminidad” tomándolo como una virtud. La razón por la cual se da esta reafirmación de los roles de género responde al mandato que exige su mantenimiento, así, tal como lo plantea Villalobos (2007) al estudiar el caso militar, en organizaciones masculinizadas las mujeres se identifican con las prácticas femeninas al mismo tiempo que los hombres consideran apropiado que las mujeres “no pierdan su feminidad”. De tal forma, esto trae aparejado la creencia de que existen prácticas masculinas y femeninas diferenciadas así como también, que la predominancia de una de éstas puede llevar a su adopción. De hecho pueden darse algunos casos en que esto ocurra, esto es contado por algunos entrevistados sobre algunas mujeres, y puede deberse a que tengan incorporada la imagen masculina del sector y traten de imitar esos parámetros para poder incorporarse.

A continuación, se abordará cómo se da la interacción en el ámbito laboral entre hombres y mujeres taximetristas. A partir de lo obtenido, fue posible observar que hay opiniones divididas en cuanto a este tema, que se dan más allá del sexo del entrevistado. Además, en general se relatan buenas y malas experiencias por parte del mismo sujeto, lo que lo hace más complejo al momento de entender de qué forma se da la interacción. En primera instancia, vale decir que es un ámbito laboral muy heterogéneo, es decir, se compone por sujetos de diversas características y a su vez se dan instancias de interacción muy diferentes entre sí. Por lo tanto, si bien tiene características propias, en ocasiones no es posible generar delimitaciones claras.

Por un lado hay una visión positiva, la cual hace referencia a que existe integración entre ambas partes. Esta visión positiva, si bien en ambos casos hace referencia a un

buen vínculo, lo hombres sólo hacen referencia al buen trato entre ambos, mientras que las mujeres remarcan que los hombres, tienen una actitud de protección hacia ellas, lo cual implica ayudarlas a solucionar algo, auxiliarlas en situaciones de peligro, entre otros. Aquí se puede inferir que cuando la interacción es considerada positivamente, implica que el hombre asuma el rol tradicional de protección.

“No, es bárbaro, yo la verdad no me puedo quejar, muy bien. Son bárbaros, mirá, cuando yo era nueva por ejemplo, si iba a algún barrio complicado enseguida había uno que aunque no me conociera ¿viste? me veía, por ejemplo en Casabó y te veían y paraban y esperaban a que me pagaran y después se iban y yo ni sabía quién era por ejemplo, pero a parte ellos te ven tan vulnerable se ve y ellos como que te quieren proteger.” (Taxista mujer 8).

Así, vemos que el trato entre ambos no es de igual a igual, la mujer que se inserta en este ámbito, es considerada con la necesidad de cuidados adicionales a los del hombre. Este hecho, es tomado positivamente por parte de las taximetristas, ya que eso les da seguridad a sí mismas. De esta forma, puede darse un cuestionamiento desde la perspectiva de las nuevas masculinidades debido a que la problemática de la inseguridad puede afectar tanto a las mujeres como a los hombres. Una de las maneras de hacerlo equitativamente podría ser considerar el acompañamiento entre taxistas de ambos sexos y no sólo la protección a mujeres.

Otra de las opiniones expresadas por parte de hombres y mujeres es que las mujeres están aisladas, lo cual alude a que estas no concurren a las paradas o esquinas a conversar con los compañeros. Esto se puede dar por dos motivos principales: a) que sean maltratadas o echadas del lugar en donde un grupo de hombres está reunido b) que estas prefieran utilizar el tiempo que no se trabaja para estar en su casa ya sea para pasar más tiempo con la familia como para realizar tareas relacionadas al hogar.

“Ah sí, en cuanto a los hombres, en general las mujeres no hacemos parada. O sea, yo tengo una parada que es la de La Española, que me costó muchísimo porque me echaron no sé cuántas veces y... en realidad yo me lo tomo más como chiste de repente, entonces con un poco de cintura...” (Taxista mujer 3)

“(...) los hombres, de repente los hombres se juntan a conversar, a tomar mate, a esto... las mujeres, (...) Como que es más complicado y yo qué sé, estamos todas de repente... es diferente que nosotras, salimos, yo tengo tres hijos, salgo a la calle, salgo a trabajar, a hacer la plata y a venirme, no salgo a tomar mate, ni a parar, ni...” (Taxista mujer 7)

La primera de estas, respecto a la imposibilidad de ingreso de las mujeres a ámbitos compuestos por hombres, tiene que ver con la construcción de una identidad por parte de los hombres que se encuentran en esos ámbitos, que está basada en la construcción social de la masculinidad. Así, en casos como estos, el ingreso de la mujer significa el ingreso de nuevos códigos o significados que a los hombres no les interesa integrar ni tampoco sacrificar la pérdida de los propios al sustentar un tipo de sociabilidad ya instaurado en las paradas. Esta situación lleva a que estos demuestren actitudes agresivas hacia ellas que se pueden expresar en distintos grados, como por ejemplo despreciarla, sostener que ese es su territorio o directamente echarlas. Otra de las actitudes tomadas por los hombres es (nuevamente) acosarlas, lo que también genera malestar en la mujer y a su vez la misma consecuencia de aislamiento. Esto genera consecuencias negativas para el trabajo de las mujeres ya que quedar por fuera de los espacios de sociabilidad puede implicar dificultades para ascender, para acceder a recursos de información o para acceder a otro tipo de beneficios dentro de su sector laboral.

El segundo caso, referido a no interactuar con sus compañeros, tiene que ver con la preferencia (y la obligación) de la mujer por pasar tiempo en el hogar. Esta situación se enmarca en la distribución del trabajo remunerado y no remunerado entre hombres y mujeres, provocando que las mujeres deban priorizar el trabajo no remunerado antes que tener tiempo de recreación u ocio con compañeros de trabajo. Este aspecto es naturalizado por los taximetrístas de ambos sexos debido a que se lo considera como una diferenciación que es intrínseca a los sexos y, a su vez, no se problematiza el hecho de que las mujeres deban adaptar sus horarios laborales de acuerdo a los tiempos del hogar. De esta forma, las mujeres tienden a “economizar” su tiempo debido a que deben disponerlo para más actividades y lo cual se ve claramente al referirse a estar con sus compañeros en las paradas como una “pérdida de tiempo”.

Otro de los puntos a analizar respecto a este aspecto es que la identidad de las mujeres taximetrístas está moldeada por el rol que cumplen por fuera del taxi, que en la mayoría de los casos es de ama de casa. Éste en gran medida contribuye en cómo se posicionan estas en el trabajo y asimismo cómo se relacionan con sus compañeros.

Por último, pasaremos a abordar las percepciones sobre el trabajo remunerado y no remunerado.

A partir de lo recabado, los entrevistados expresan que para la mujer es más difícil trabajar en el taxi debido a que por un lado debe realizar (en gran parte de los casos) una jornada de 12 horas, pero a su vez ésta es la que se encarga en mayor medida de las tareas del hogar y los hijos. Este panorama deja en evidencia que la división sexual del trabajo permanece. De esta manera, al momento en que la mujer se inserta en un ámbito como éste, se le sigue demandando socialmente una fuerte presencia en el ámbito privado. Éstas articulan el trabajo remunerado con el no remunerado principalmente por la flexibilidad horaria del trabajo en el taxi.

“Y las mujeres, la verdad que tenemos que venir a la casa y seguir con la tarea, no nos acostamos a dormir a veces, a mí me ha pasado sí de que cuando llego estoy fundida y quiero dormir y mi hija de 10 años pobre, que tiene ahora, ni existo para ella ¿no? tenés que ir arreglando un poco los horarios para poder estar y hacer tus cosas y mantenés la casa y los fines de semana por suerte yo ahora los tengo/descanso, digo, que no pasa siempre.” (Taxista mujer 8).

Uno de los casos contados por taximetristas fue el de una administradora que no contrataba mujeres debido a que éstas “ocasionaban problemas”. Esto demuestra que se reproduce la idea de “trabajador ideal”, es decir, aquel que está desligado de las responsabilidades domésticas (OIT/PNUD; 2009). De esta forma, las mujeres quedan por fuera de este ideal al ser las que se ocupan principalmente de dichas tareas y así son percibidas por los empleadores como causa de muchos problemas.

Debe agregarse también, que uno de los objetivos de la comisión de género por parte de la Mutual de Conductores de Taxi es la creación de una guardería para los hijos de los empleados. Esta iniciativa sería una gran solución para las familias del taxi debido a que significaría un apoyo en el cuidado de los hijos. Esto fue planteado a la vista de las problemáticas de las mujeres, quienes son en gran medida las responsables de realizar esta tarea.

Conclusiones

Comenzando por evaluar el logro de los objetivos propuestos se pudo comprobar que las construcciones sociales de género cumplen un rol determinante en el ámbito del taxi. Respecto a la trayectoria laboral de las mujeres taximetrístas destacamos el sentido de emancipación que implica el ingreso y las barreras que se les presentan al comienzo.

Suele percibirse a hombres o mujeres de forma dividida en lo referente al modo de actuar en el trabajo.

Los estereotipos de género suelen estar arraigados en el sector, sobre todo en todo lo que tiene que ver con la asociación del hombre como figura fuerte y protectora y de la mujer como frágil y perteneciente al ámbito privado.

A grandes rasgos, existe una valoración positiva de las mujeres por parte de los hombres pero tiene que ver fundamentalmente con virtudes vinculadas a cualidades “femeninas”. Existe una imagen negativa de los taximetrístas en general, que tiene que ver con la asociación directa de la profesión al sexo masculino.

Se observa que aún se naturalizan las relaciones desiguales entre hombres y mujeres, como por ejemplo en los ámbitos de sociabilidad. Lo mismo ocurre entre el público y las mujeres taxistas, viendo que éste sigue demostrando actitudes cargadas de prejuicios sobre el rol de la mujer.

Principalmente se demuestra un discurso que aprueba el ingreso de las mujeres en el taxi, sin embargo, en la práctica hombres y mujeres siguen colocándose dentro de los parámetros de feminidad y masculinidad hegemónica. Asimismo, existen resistencias como las barreras de ingreso a ámbitos de sociabilidad, acoso laboral, entre otras.

Uno de los puntos emergentes en este trabajo fue el importante peso que tiene la interacción con los pasajeros en el significado que los taximetrístas le otorgan a su trabajo. Lo manifestado por las taxistas sobre la visión que tienen sus clientes de ellas es de suma relevancia en este proceso de configuración identitaria profesional. Fue posible identificar que en general la sociedad no está acostumbrada a este cambio en el sexo de los choferes de taxi; para los pasajeros significó un gran cambio y a su vez genera resistencias que en cierta medida contribuyen a la construcción de las identidades de género. De esta forma, al ser mayoritariamente positiva la visión que tienen los pasajeros sobre la incorporación de las mujeres a este mundo y a su vez, esa visión positiva está asociada a características vinculadas al género, se puede entender que

promueve que vayan reafirmando este tipo de identidad. Además, los juicios de carga negativa referidos hacia los hombres refuerzan y reivindican la noción de que ellas sean mejores choferes, sumándole la preferencia de los pasajeros de ellas para conducir.

Por último, es importante hacer énfasis en que si bien las mujeres han ingresado en este ámbito, éstas continúan realizando la mayor parte del trabajo no remunerado. A su vez, la flexibilidad del taxi le posibilita hacer esta articulación. Por tanto, se entiende que tiene como trasfondo el mantenimiento de las asociaciones de roles de acuerdo al sexo.

Bibliografía

- Aguirre, Rosario. 1998. *Sociología y Género. Las relaciones entre hombres y mujeres bajo sospecha*. Montevideo: Doble Clic.
 - 2000. “Trabajo y género. Caminos por recorrer” En Aguirre, Rosario y Batthyány, Karina (eds.) *Trabajo, género y ciudadanía en los países del Cono Sur*, 16pp.
 - 2007. “Hacia el reconocimiento de conceptos centrales del análisis de género”. En *El Uruguay desde la sociología V: sociedad del conocimiento y cultura. Educación, promesas y desencantos*.
 - 2009. *Las bases invisibles del bienestar social: el trabajo no remunerado en Uruguay*. Montevideo: UNIFEM, INMUJERES, INE, UDELAR.
- Anderson, Jeanine. 2006. “Sistemas de género y procesos de cambio” En: Batthyány, Karina (coord.) *Género y desarrollo: una propuesta de formación*.
- Bourdieu, Pierre. 2000. *La dominación masculina*. Barcelona: Anagrama.
- Carabí, Angels y Segarra, Marta (eds.) 2000. *Nuevas masculinidades*. Barcelona: Icaria.
- Dubar, Claude. 2000. “El trabajo y las identidades profesionales y personales” En *Revista Latinoamericana de Sociología del Trabajo. Trayectorias Ocupacionales y Mercado de Trabajo*, 11pp.
- Giménez, Gilberto. 1992. “La identidad social o el retorno del sujeto en sociología” En *Identidad social*, 22pp.
- Goffman, Erving. 1984. *Internados: ensayos sobre la situación social de los enfermos mentales*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Hirata, Helena y Kergoat, Danièle. 1997. *La división sexual del trabajo. Permanencia y cambio*. Buenos Aires: Asociación Trabajo y Sociedad.
- Lamas, Marta. 2004. “Género” En Zárata, Mónica y Gall, Olivia (Coords.) *Mujeres al Timón en la Función Pública*. 30pp
- Scott, Joan. 1996. “El género: una categoría útil para el análisis histórico” En Lamas, Marta *El género: la construcción cultural de la diferencia sexual*, 37pp.
- Villalobos, Pamela. 2007. “Liderazgo femenino en las Fuerzas Armadas Chilenas” En Heller, Lidia (ed.) *Las mujeres en las organizaciones de América Latina y el Caribe. Aportes teóricos y experiencias concretas*.