



**UNSAM**  
UNIVERSIDAD  
NACIONAL DE  
SAN MARTÍN



**Escuela Interdisciplinaria  
de Altos Estudios Sociales**  
IDAES\_UNSAM

**Maestría en Sociología de la Cultura y Análisis Cultural**

**TESIS**

**La construcción de las masculinidades de los conductores de  
taxi de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires durante la  
pandemia de Covid-19**

**Julieta Bramuglia**

Director: Dr. Hernán M. Palermo

Codirectora: Dra. Candela Hernández

2022

## Agradecimientos

A mi familia y amigas, por el acompañamiento y la escucha atenta.

A Agus por el amor y el aguante cotidiano.

A Hernán y Cande por guiarme y ayudarme en cada etapa del proceso, desde lo académico y lo humano. Sin ellos, este trabajo no hubiera sido posible.

A los compañeros taxistas, por compartir sus historias arriba y abajo del taxi.

# ÍNDICE

<b>Capítulo 1</b>	<b>4</b>
Introducción	4
Problema de investigación	7
“Descotidianizar” el trabajo de campo, investigar en pandemia	10
Entrevista en profundidad, “cara a cara” <i>online</i>	13
Observación participante, entre el espacio <i>offline</i> y el espacio <i>online</i>	16
Encuesta digital	19
“¡Hola corazón!... ¿Te puedo llamar ‘corazón’?” Implicancias del género en el trabajo de campo	20
Estado de la cuestión	22
Estudios sobre la/s masculinidad/es	22
Intersección entre los estudios de las masculinidades y los estudios del trabajo	29
Aportes desde los estudios de la movilidad	32
“Oficina sobre ruedas”. Caracterización del trabajo del conductor de taxi	35
<b>Capítulo 2</b>	<b>42</b>
Los malos de la película. Representaciones sociales de los conductores de taxi	42
2.1 La mirada de les <i>otres</i>	45
2.1.1. Rolando Rivas taxista	46
2.1.2. La mala reputación	57
2.2. La construcción del <i>nosotros</i>	61
<b>Capítulo 3</b>	<b>68</b>
Los taxistas y los códigos de la calle. Prácticas, saberes y sentidos legitimados en el trabajo	68
3.1. “Arriba del auto somos todos enemigos”. Los códigos de la masculinidad de los conductores de taxi	70

3.2. “ <i>No soy de parar, yo le doy para adelante</i> ”. La noción del riesgo en el trabajo de los conductores de taxi	77
3.2.1. La masculinidad como factor de riesgo en el trabajo de los conductores de taxi	79
3.2.2. La noción de riesgo de los conductores de taxi a la luz de la pandemia de Covid-19	84
3.3. “ <i>Nosotros a veces somos hasta psicólogos</i> ”. El taxi como espacio de interacción con las personas pasajeras	88
<b>Capítulo 4</b>	<b>93</b>
“La división sexual del espacio”. La conciliación entre la vida familiar y el trabajo productivo de los conductores de taxi	93
4.1. “ <i>Yo creo que el hombre es la cabeza de la familia</i> ”. Participación de los taxistas en el sostenimiento del hogar	95
4.2. “ <i>Mi tiempo trato de disfrutarlo con mi familia</i> ”. El ejercicio de las paternidades de los conductores de taxi	103
<b>Reflexiones finales</b>	<b>107</b>
<b>Referencias bibliográficas</b>	<b>112</b>

# Capítulo 1

## Introducción

En palabras de Jane Drake (1996), la ciudad es el patriarcado escrito en piedra, ladrillo, vidrio y hormigón (p. 88). A pesar de las transformaciones en el plano político, social y cultural, traccionadas y visibilizadas por los movimientos feministas en el espacio público urbano, la ciudad está construida y organizada para sostener y reforzar los roles de género tradicionales. Son los varones quienes históricamente han accedido al ámbito público y al trabajo productivo. La geógrafa y filósofa feminista Leslie Kern (2020) dice que para nosotras las mujeres, la vida en la ciudad plantea preguntas que llevan mucho tiempo sin respuestas. Por eso, interrogarme por la construcción de las masculinidades que se ponen en juego en estos espacios públicos implica necesariamente reflexionar sobre mis propias experiencias cotidianas de habitar y moverme por la ciudad.

Comencé a pensar mi objeto de estudio desde mi propia corporalidad e historia personal: como mujer cis, blanca, joven universitaria de clase media del conurbano bonaerense, mis primeras experiencias adolescentes viajando en taxi en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) estuvieron asociadas a la nocturnidad, al miedo, a las estrategias que muchas implementamos para movernos “seguras” en un espacio androcéntrico, donde la violencia de género está completamente naturalizada. Allí aparecía el taxista, listo para trasladarme *sana y salva* a mi destino. Como usuaria de taxi, los sentidos que construí en torno a los conductores oscilaron siempre entre una sensación de potencial seguridad/inseguridad, ya que eran ellos quienes me sacaban de un espacio público hostil, pero eran también quienes podían hacerme sentir incómoda en el espacio semi privado del automóvil.

Mientras me encontraba realizando trabajo de campo, se dio a conocer la noticia de una joven que denunció a un taxista por intento de secuestro; el hecho quedó registrado en un video -que rápidamente se hizo viral- en el cual se la ve bajándose del

taxi en movimiento (“Actúa la Justicia”, 01/10/2020). Frente a esas imágenes recordé las incontables veces en las cuales tomé un taxi y fingí conversar por teléfono con alguien que me estaría esperando al llegar a destino, o en las que debí responder preguntas personales incómodas que me hacía el conductor, o en las que revisaba una y otra vez en el teléfono que la ruta elegida por el taxista fuera la correcta, y no pude eludir las prenociones de las cuales partí al comenzar a proyectar esta investigación. Estos juicios previos tienen que ver con la marca del género que influye sobre mis propias experiencias urbanas cotidianas, y que este trabajo me permitió resignificar y deconstruir.

En paralelo, estas vivencias personales con el taxi se complejizaron al tener la oportunidad de trabajar en la administración pública del transporte en la CABA. Parte de mis tareas implicaron desempeñarme en espacios masculinizados, donde tomé contacto con conductores de transporte público de todos los tipos, incluidos los taxistas. Participé como oyente en numerosas reuniones, donde pude ver de manera parcial las formas en las que se vinculan entre sí, los temas sobre los cuales conversan, las opiniones que comparten y qué elementos forman parte de su autopercepción como taxistas. Esto me permitió posicionarme desde otro lugar: me di cuenta de que esas identidades masculinas<sup>1</sup>, que tantas contradicciones me provocaban como mujer/pasajera, eran complejas, dinámicas, tenían matices, y que estaban insertas en el contexto más amplio de las relaciones de género, del trabajo masculinizado del transporte urbano y de los espacios androcéntricos de la ciudad.

En línea con todo lo anterior, comencé a formularme una serie de interrogantes preliminares: ¿qué significado tienen para ellos ser trabajadores varones?, ¿qué significa trabajar en el espacio público de la ciudad?, ¿qué mandatos<sup>2</sup> de la

---

<sup>1</sup> Partiendo de la definición de la masculinidad como construcción social, como posición en las relaciones de género, prácticas por las cuales los varones y mujeres se comprometen con esa posición, y los efectos que dichas prácticas tienen en la experiencia corporal, la personalidad y la cultura (Connell, 1995), se utilizará “masculinidad” en singular para referirnos a estos atributos, valores, funciones y conductas socialmente construidas que dictaminan qué se considera ser un hombre, y “masculinidades” en plural para dar cuenta de las formas en las cuales los sujetos de manera heterogénea e interseccional se vinculan con esta construcción social de la masculinidad.

<sup>2</sup> El concepto de “mandatos de la masculinidad” que se utiliza a lo largo de esta investigación se sustenta en lo enunciado por Rita Segato en *Las estructuras elementales de la violencia* (2010), respecto de la necesidad constante de los varones de alcanzar estatus y poder (social y sexual), de reafirmar su masculinidad ante otros, especialmente varones. El estatus masculino debe conquistarse por medio de pruebas, y una vez adquirido, los varones deben

masculinidad refuerzan o tensionan en su trabajo?, ¿qué sentidos, códigos y representaciones construyen entre pares?, ¿qué relaciones entran con los pasajeros/as? ¿cómo juega la organización familiar en el trabajo? Estos interrogantes, indudablemente, se vinculan con las formas de construcción de masculinidad de los sujetos de mi investigación: los conductores de taxi<sup>3</sup>.

Preguntarme por la forma en la cual construyen prácticas y representaciones sobre la masculinidad es también partir de un interrogante más amplio, que implica pensar de qué manera las prácticas y representaciones de la masculinidad crean-en-movimiento la ciudad y sus espacios. Si bien la presente investigación no pretende dar respuesta acabada a esta cuestión (es de esas preguntas que, volviendo a Kern, aún permanecen sin respuesta), busco arrimarme a la cuestión tendiendo un puente entre los estudios de la movilidad, de las masculinidades y el trabajo, para analizar la construcción de las masculinidades taxistas producidas en el ejercicio laboral en el espacio público urbano de la CABA.

La tesis se encuentra dividida en cuatro capítulos: en el primero explicito el problema de investigación y las distintas herramientas metodológicas utilizadas en el trabajo de campo, así como también, el estado de la cuestión de los estudios de las masculinidades, del trabajo y de la movilidad que enmarcan esta investigación. Hacia el final de esta sección se encuentra también una caracterización del trabajo de conductor de taxi, donde se detallan los aspectos básicos que involucran el ejercicio laboral en el espacio público.

Los sucesivos capítulos corresponden al análisis del trabajo de campo, dividido en tres ejes temáticos: en el capítulo dos, me concentro en las representaciones sociales de los conductores de taxi, que generan un contrapunto entre la mirada de los otros vinculada a nociones de la masculinidad viril, y la conformación de un nosotros taxista asociada al aspecto legitimante de la masculinidad: el trabajo. En esta línea, en el tercer capítulo se analizan las prácticas y códigos laborales de los conductores, la noción de riesgo en el trabajo y su relación con la masculinidad, y el vínculo con el auto en tanto

---

asegararlo ante el riesgo constante de perderlo; el mandato de la masculinidad establece qué sentidos, prácticas y roles *deben* poner en juego los varones para no perder su estatus.

<sup>3</sup> En esta tesis se utilizó lenguaje inclusivo ('e') para alejarse de las formas clásicas y binarias de escritura, aplicándose en los casos en que las identidades pueden no comprenderse dentro del binomio varón-mujer cis. Sin embargo, para referirme a los actores de esta investigación (conductores de taxi varones) se utilizará la 'o' ya que se auto perciben varones cis.

herramienta de trabajo, como espacio de vinculación con personas pasajeras. Finalmente, en el cuarto capítulo se aborda la conciliación laboral-familiar de los taxistas, sus ideas vinculadas al rol de los varones en tanto proveedores del hogar y su participación en las tareas domésticas y de cuidado.

## **Problema de investigación**

A lo largo de este trabajo me propongo producir conocimiento sobre las prácticas y representaciones de los conductores de taxi de la CABA vinculadas a la construcción de las masculinidades.

Entendiendo a la masculinidad como un ordenamiento social e histórico en el que los varones se comprometen en una posición de género, para el caso analizado planteo los siguientes interrogantes: ¿qué lugar ocupa el trabajo en la vida de los taxistas varones y en la consolidación de determinada manufactura de la masculinidad?; ¿qué relaciones de poder al interior del ámbito laboral condicionan las formas de comportarse como varones?; ¿qué rol tiene la herramienta de trabajo, el auto, en la consolidación de una cierta masculinidad?; ¿qué relaciones establecen los trabajadores entre sí que refuercen o impugnen el modelo de masculinidad dominante? ¿De qué maneras concilian el trabajo productivo con las tareas de cuidado familiar? ¿Cómo conciben e interpretan la noción de riesgo en el trabajo antes y durante la pandemia de Covid-19?

En Argentina el sector transporte presenta una sobrerrepresentación masculina en todas sus ramas y actividades. El 92% de los trabajadores de los servicios públicos de transporte masivo son varones (Perez, Hernández, 2020)<sup>4</sup>. Antes de la pandemia de Covid-19, en la CABA se registraron 33.247 taxistas varones, entre dueños, titulares y conductores, de acuerdo con el Registro Único de Taxis (RUTAX, 2019), representando el 97% del total de taxistas.

---

<sup>4</sup> El caso particular del subte de la CABA constituye una excepción: cuenta con un 20% de maquinistas mujeres, entre conductoras y maniobristas. Si bien la paridad está lejos de alcanzarse, es el único modo de transporte público en la Ciudad de Buenos Aires que tiene una presencia femenina en puestos de conducción relativamente alta. Es importante aclarar que dicho porcentaje fue, en parte, producto de la organización sindical de las metrodelegadas, constituyendo un caso único en el sector. Para los casos del colectivo/bus y trenes los porcentajes son aún más bajos, siendo 99% y 97% trabajadores varones respectivamente.

A propósito de las ideas y prescripciones de la masculinidad asociadas al trabajo en el sector transporte, D'Uva (2019) analiza los vínculos existentes entre los espacios de trabajo masculinizados de los trabajadores ferroviarios y los valores, sentidos y atributos de la masculinidad obrera, asociados a la fuerza física, el riesgo, y el ideal de varón proveedor de la familia. Estos clivajes también resultan transversales a la producción de otros servicios de transporte público masivo (Pérez, Hernández, 2021). Como señala Godoy (2018) estos espacios de trabajo masculinos abonan determinadas manufacturas de la masculinidad que están atravesadas por una marcada diferencia sexual, (también explorada en otros rubros productivos históricamente masculinos como la minería, la industria automotriz o textil). (Veloz Contreras y Salazar (2020, p.1030) destacan algunos aportes que ahondan sobre los códigos de conducta, rituales y prácticas de masculinidad que median en los vínculos de poder entre los trabajadores, en sus espacios laborales y en sus hogares (French, 2000; Nava, 1994; Palermo, 2017).

Lo que todas estas investigaciones tienen en común es el estudio de las prácticas y representaciones de la masculinidad en ámbitos laborales circunscriptos (la fábrica, el taller, el pozo), pero aún permanece poco explorado el estudio de las masculinidades en espacios públicos y móviles. El trabajo de conductor de taxi se caracteriza principalmente por su modalidad atomizada y dinámica, siendo la movilidad un elemento constitutivo del ejercicio laboral. No cuentan con un horario fijo y el vínculo con la herramienta de trabajo, el auto, establece dos grandes tipos dentro del sector: hay taxistas que son dueños de los vehículos (titulares) y quienes los alquilan a otros (peones), en torno a los cuales también se organizó la actividad sindical<sup>5</sup>. Además, es un trabajo individual, que se desempeña en el espacio semi privado del auto, cohabitado en movimiento con las personas pasajeras. Es una profesión masculinizada, que se lleva adelante en el espacio androcéntrico de la ciudad: los espacios públicos y las redes de transporte fueron diseñadas, construidas y habitadas en función de las necesidades y roles sociales asignados a los varones, quienes eran los únicos habilitados para formar parte de la esfera pública/productiva (Rico y Segovia, 2017).

---

<sup>5</sup> En la CABA se encuentran conformados el Sindicato de Peones de Taxi y el Sindicato de Conductores de Taxi.

Para abordar la construcción de la masculinidad de los conductores de taxi es preciso partir de los estudios del trabajo mencionados, pero complejizando la cuestión de la espacialidad del ejercicio laboral, para pensar las formas en las cuales los taxistas construyen individual y colectivamente ideas de la masculinidad, mientras trabajan en movimiento en el espacio urbano de la ciudad.

Esta investigación se posiciona desde la perspectiva de la movilidad en tanto práctica social con sentido, que produce y expresa relaciones sociales y de poder. Este enfoque posibilita estudiar la construcción de las masculinidades como proceso social y cultural complejo que sucede mientras, en este caso, se habita-trabaja en movimiento (Zunino Singh, Guicci y Jirón, 2017). En esta línea, los estudios de género y movilidad parten de identificar al primero de estos términos como categoría de análisis de las relaciones de poder asimétricas entre varones y mujeres, para estudiar de qué forma el género condiciona los sentidos, representaciones y prácticas de movilidad. Sin embargo, la construcción de las masculinidades en movimiento en el ejercicio de una profesión pocas veces fue explorada en profundidad, con un marco analítico que describa y dé voz a los actores masculinos que participan en las dinámicas urbanas de movilidad. Como sostiene Michael Kaufman (1994), no se trata de equiparar la experiencia masculina con la opresión sistémica que sufren las mujeres, sino estudiar las masculinidades como una construcción social, como “*posición* en las relaciones de género, *prácticas* por las cuales los varones y mujeres se comprometen con esa posición, y los efectos que dichas prácticas tienen en la *experiencia corporal, la personalidad y la cultura*” (Connell, 1995, p. 109).

Poner en diálogo los estudios del trabajo y las masculinidades con el nuevo paradigma de la movilidad o “giro de la movilidad” (Sheller, Urry, 2006) como enfoque para comprender procesos sociales y culturales implica, por un lado, nutrir los estudios de las masculinidades en ámbitos laborales móviles y, por otro, complejizar el estudio de la movilidad vinculada a la construcción de identidades y prácticas profesionales. Esta investigación pretende echar luz respecto de las masculinidades que los taxistas varones interpretan, construyen, ponen en tensión y circulación en el ejercicio de su actividad profesional en el espacio público urbano de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

El objetivo general es generar conocimiento sobre las prácticas y representaciones de los conductores de taxi de la CABA durante el año 2020,

vinculadas a la construcción de las masculinidades. El foco está dado en analizar los procesos de las masculinidades a partir del ejercicio del trabajo, sus relaciones, impugnaciones y su vínculo con su herramienta de trabajo: el taxi.

Los objetivos específicos que se desprenden del anterior son los siguientes: i) Describir las prácticas, los sentidos y valores legitimados en el trabajo, poniendo especial énfasis a su identificación como “varones” y “taxistas”; ii) Analizar y describir los sentidos y las prácticas de construcción de masculinidad en relación con otros compañeros taxistas y con usuaries del servicio; iii) Describir las impugnaciones o resistencias en relación a los sentidos legitimados de construcción de masculinidad en el trabajo; iv) Caracterizar los modos de conciliación laboral/familiar en relación con las tareas de cuidado y reproducción familiar.

## **“Descotidianizar” el trabajo de campo, investigar en pandemia**

El trabajo de campo de esta investigación se realizó mayoritariamente bajo el decreto de Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio (ASPO) que rigió para la CABA y el Gran Buenos Aires entre los meses de agosto y diciembre del 2020<sup>6</sup>, en medio de la pandemia de Covid-19 que afectó social y económicamente a todos los países del mundo. Investigar en este contexto particular implicó todo un cambio de estrategia en relación con la planificación inicial. Por un lado, el de realizar una investigación ante un panorama desconocido. Y por el otro, llevarlo adelante en las condiciones de producción de conocimiento en que nos encontrábamos como investigadores aislados en nuestros hogares. ¿Cómo haría trabajo de campo si ya no podía hacer entrevistas cara a cara?; ¿cómo hacer observación participante sin “estar ahí”?

La antropóloga Veena Das (1995) citada por Lins Ribeiro (2021, p. 108) considera la pandemia como un “evento crítico” que implica un quiebre en la

---

<sup>6</sup> El tramo final del trabajo de campo experimentó una leve transformación ya que en noviembre del 2020 el gobierno nacional decretó el pasaje de la ASPO al Distanciamiento Social Preventivo y Obligatorio (DISPO) para los territorios de la CABA y el Gran Buenos Aires, lo cual implicó una ampliación moderada de permisos para la ciudadanía y una apertura mayor de servicios y actividades económicas. Esto impactó en los métodos de campo que se especificarán más adelante en este apartado.

continuidad temporal de la vida cotidiana, volviéndose necesario construir otros sentidos y marcos interpretativos para comprender la nueva situación actual. A partir de ese concepto, el autor habla de “descotidianización” de la vida en tanto los actores no logran reproducir su cotidianeidad, involuntaria o voluntariamente, en un contexto que impone nuevas fronteras entre el espacio privado y el espacio público, entre el cuerpo propio y el de los otros. Los encuentros comenzaron a darse principalmente en el espacio público *online*, y cuando no, el uso del tapabocas implicó nuevos desafíos en la comunicación cara a cara.

En este sentido, fue necesario innovar creando herramientas hasta ese momento desconocidas para mí y recientemente exploradas para la investigación en general, como la utilización de plataformas digitales para realizar entrevistas. Esto se complementó recurriendo al análisis de las diversas interacciones públicas en grupos de Facebook, método relativamente más antiguo pero que en ese contexto cobró una relevancia mayor. Es así que, adaptándome a la nueva realidad, fui encontrando en el uso de las tecnologías digitales una modalidad de construcción del trabajo de campo donde la virtualidad se constituyó como una herramienta de gran importancia.

Las técnicas escogidas para perseguir cada uno de los objetivos se fueron reformulando en el proceso, en diálogo constante con los informantes. Esto fue necesario por varios motivos: i) los conductores de taxi fueron considerados trabajadores esenciales, por ende habilitados para desarrollar su actividad bajo estrictos protocolos de seguridad decretados por el gobierno nacional; ii) debido a la crisis económica que se sintió fuertemente en el sector, las jornadas laborales de los conductores de taxi se extendieron tanto a nivel diario como semanal; algunos de ellos modificaron su rutina laboral al ingresar como vehículos de traslado en el operativo DetectAr<sup>7</sup>, con otra dinámica laboral que la usual, y con un nivel de exposición al contagio significativa; iii) la pandemia obligó a todos a establecer otro vínculo con la tecnología y dispositivos de comunicación, pero no todos los conductores de taxi tenían el mismo nivel de conocimiento respecto de los mismos. iv) las restricciones de movilidad impuestas por decreto implicaron muchas veces cancelación de encuentros

---

<sup>7</sup> Dispositivo Estratégico de Testeo para Coronavirus en Territorio Argentino. El operativo en la CABA implicó un sistema organizado de centros de testeos masivos (Unidades Febriles de Urgencia), con posterior traslado de pacientes sospechosos o positivos a hoteles designados para hacer la cuarentena obligatoria. Dichos traslados se realizaron en taxis, combis y micros escolares.

presenciales en espacios abiertos v) el factor del miedo colectivo e individual al contagio obligó a repensar el proceso mediante el cual se concertaron los encuentros.

Por otro lado, si salir a campo constituía una auténtica “aventura”, también lo era intentar abordar un rubro poco abarcado y explorado: el sector del taxi en la CABA se encuentra regulado a través de códigos de tránsito y transporte municipales, pero no se cuenta con fuentes de datos unificadas que caractericen social, económica y demográficamente a los trabajadores.

Es así que mi primera aproximación al trabajo de campo comenzó en el ámbito de la Secretaría de Transporte y Obras Públicas del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, donde trabajé entre el 2017 y el 2021. Conversé con varios compañeros de trabajo, que me proporcionaron algo de información secundaria y me interiorizaron sobre el funcionamiento y dinámicas laborales del rubro taxi. Fue en este contexto donde conseguí el primer contacto de quien luego sería mi informante clave, un taxista coordinador de traslados dentro del Operativo DetectAr. Comencé hablando con él por teléfono, de manera informal, para “conocernos”, establecer un vínculo de confianza y escuchar qué aspectos del trabajo le resultaban relevantes. Siendo consciente de que la situación en contexto de pandemia era un hecho ineludible para esta investigación, que habría cambiado sustancialmente la dinámica laboral y personal de los conductores de taxi, consideré importante dialogar con algunos de ellos primero para poder terminar de ajustar mis herramientas de recolección de datos y así incluir elementos que den cuenta de esta nueva realidad.

Di con mi segundo informante a través de la búsqueda de grupos de taxistas en Facebook, a quien contacté por teléfono sin ningún “filtro” previo, como había sido en el primer caso. Llegué a él por ser el coordinador de la cooperativa TaKsis<sup>8</sup>, que nuclea a trabajadores del rubro que se identifican partidariamente con el kirchnerismo<sup>9</sup>, pero

---

<sup>8</sup> La iniciativa llamada Taxistas Unidos y Organizados (TUyO) se trata de un grupo de taxistas, titulares y choferes, que ofrecen el servicio de conectar conductores kirchneristas con pasajeros kirchneristas. El objetivo de base es poder dialogar con las personas y otros compañeros sobre el proyecto político que apoyan y realizar actividades de militancia política. La organización existe desde el 2016, pero en el 2019 comenzaron a brindar el servicio de viajes. Nuclea a más de 300 taxistas y funciona por WhatsApp y aplicación de teléfonos celulares.

<sup>9</sup> El kirchnerismo es un movimiento político y partidario que se enmarca dentro del movimiento peronista argentino, encarnado en el liderazgo político de Néstor y Cristina Fernández de Kirchner, quienes asumieron la presidencia entre los años 2003-2007 (Néstor Kirchner), y entre 2007-2015 (Cristina Fernández de Kirchner). Su agenda partidaria y de gobierno estuvo profundamente marcada por la crisis social, política y económica del 2001, con una Argentina

no necesariamente se encuentran afiliados a los sindicatos del rubro. Como en el caso anterior, dialogamos sobre la situación que estaban atravesando los trabajadores, el impacto que tuvo la pandemia sobre el trabajo y cómo esto se trasladó a sus hogares.

Siguiendo a Marradi, Archenti y Piovani (2007), al tratarse de un universo con características que no son identificables (tanto por la falta de datos como por los obstáculos sanitarios que impuso el contexto), recurrí a la técnica de bola de nieve: a partir de unos pocos contactos iniciales, utilicé sus redes personales para ampliar progresivamente el grupo de potenciales entrevistados y encuestados. Una vez establecidas las estrategias para salir a campo -detalladas en los próximos apartados-, fueron los dos informantes quienes me ayudaron a distribuir la encuesta en sus grupos de WhatsApp, y me pusieron en contacto con otros colegas para poder entrevistarlos.

Con todos estos factores en juego, la presente investigación adopta principalmente un enfoque cualitativo, nutriéndose del apoyo herramientas propias del paradigma cuantitativo: por un lado, se realizó un trabajo de revisión de fuentes secundarias, de investigaciones, documentos e informes gubernamentales, para realizar una caracterización social del sector. Además, se distribuyó una encuesta de manera online en distintos grupos que nuclean taxistas, en redes sociales como WhatsApp y Facebook. Por otro lado, realicé entrevistas en profundidad, también en formato *online*. Finalmente, recurrí a la observación participante para complejizar los resultados extraídos de las encuestas y las entrevistas. A continuación, se detallan las particularidades de cada una de las herramientas.

### **Entrevista en profundidad, “cara a cara” *online*.**

Para esta investigación, se define a la entrevista en profundidad como una relación social (Guber, 2001), como una forma especial de conversación entre dos personas, dirigida y registrada por el sujeto que investiga, con el fin de obtener un

---

en default, un porcentaje elevado de desocupación y descontento social, y un sistema político deslegitimado y asociado a la corrupción. Así, las políticas de gobierno implementadas durante los mandatos kirchneristas estuvieron atravesadas por la idea de crecimiento económico con inclusión social, la reivindicación de los derechos humanos, la protección de los intereses del país frente a los organismos multilaterales de financiación internacional, y la necesidad de un estado presente como garantía de ampliación de derechos.

discurso continuo sobre temas de interés definidos en el marco de una investigación (Marradi, et. al., 2007), construido de manera conjunta entre la persona entrevistada y quien entrevista. Esta información narrada por la persona entrevistada es previamente experimentada e interpretada subjetivamente, y es reflexionada y puesta en relieve en el contexto de la entrevista. Los autores entienden la entrevista en profundidad no sólo como una “sucesión de acontecimientos vividos, [sino como] la verbalización de una apropiación individual de la vida colectiva [...] [como un] un juego de estrategias comunicativas a partir del cual se registra un ‘decir sobre el hacer’” (p.219).

En contexto de aislamiento, la inmersión en el campo se vio fuertemente modificada, se desterritorializó y transformó la relación entre entrevistado y entrevistadora, ahora mediada por la tecnología digital. En una entrevista a través de una video llamada se abren nuevas disyuntivas alrededor de los efectos de la mediación tecnológica. Se recrea un nuevo contexto de la entrevista, desde el montaje realizado a través de la cámara, hasta la estética que se decide mostrar. Hine (2004) reflexiona sobre el uso de internet en la práctica etnográfica, repensando la cuestión de la “presencialidad” y las múltiples posibilidades de interacción que surgen a partir del uso de la tecnología, que transforman el peso de la presencia física del etnógrafo en el campo (p. 58).

Citando a Magallanes Udovicich (2010), las autoras Capogrossi, Magallanes y Soraire (2015) sostienen que el desarrollo de nuevas tecnologías de comunicación produce transformaciones en las maneras en que los sujetos interactúan en el ciberespacio:

En el espacio virtual, se borran las limitaciones territoriales al interactuar con el mundo superando las fronteras geográficas sin moverse del lugar de origen. Asimismo, [...] el tiempo ha adquirido nuevas dimensiones a través de su anclaje en la experiencia digital, donde las interacciones online pueden ocurrir en alta velocidad y simultaneidad (p. 55).

En el caso particular de mi propia investigación, las entrevistas virtuales me permitieron, por ejemplo, poder captar la totalidad de las expresiones y gestos faciales de los entrevistados, algo que en la presencialidad no hubiese sido posible debido al uso obligatorio del tapabocas. Por la característica individual, móvil e imprevisible del

trabajo (nunca realizan el mismo recorrido, ni tienen los mismos horarios), el uso de las videollamadas potenció mi llegada a los actores ya que me permitió adaptarme a sus extensas jornadas de trabajo, pudiendo pactar los “encuentros” en horarios que no interfirieran con sus actividades cotidianas; por ejemplo, con algunos informantes mantuvimos videollamadas en el horario de descanso laboral, o a última hora del día, encuentros que se coordinaban sobre la marcha entendiendo la imprevisibilidad de su jornada laboral a nivel temporal y espacial.

Asimismo, al encontrarse en sus hogares al momento de las entrevistas, logré acceder a aspectos de su vida doméstica que de otra forma no hubiese podido: desde intervenciones de otros miembros de la familia durante las entrevistas, hasta el lugar de la casa que eligieron para realizarlas; la “presentación” de sí mismos a través de la cámara como elemento mediador entre entrevistado-entrevistadora constituye información valiosa para analizar la construcción de las masculinidades de los conductores de taxi.

Para la presente investigación se realizaron entrevistas virtuales semiestructuradas a conductores de taxi entre 30 y 60 años, que trabajan en la CABA. Para preservar la identidad de los entrevistados, sus nombres fueron modificados en este trabajo. Las plataformas consensuadas con los entrevistados fueron WhatsApp y Zoom, respecto de las cuales tenían se sentían cómodos y familiarizados para establecer la comunicación. Para dar respuesta a la cuestión de la cantidad de entrevistas pertinentes, se siguió el criterio de saturación teórica, que establece que se deberá seguir entrevistando hasta que se alcance la certeza de que nuevos contactos no aportarán nuevos elementos respecto del tema que se está investigando (Marradi, et. al., p.223). Los ejes temáticos abordados en las entrevistas se vinculan, por un lado, con las características del trabajo, las relaciones laborales entre compañeros, el vínculo con el auto como herramienta de trabajo, y por otro, con su vida personal, las dinámicas familiares y actividades cotidianas. También se exploró el impacto de la pandemia sobre el trabajo y su salud, en relación con su autoidentificación como varones trabajadores y los mandatos de la masculinidad a los que se adscriben.

Si bien el trabajo de campo *online* constituyó una estrategia necesaria y casi impuesta por el contexto de la pandemia, la apuesta de la etnografía virtual de comprender fenómenos sociales transformando la idea del “estar ahí” me habilitó a

reflexionar sobre la idea de espacialidad y presencialidad. Sobre este tema se hablará en el siguiente apartado.

### **Observación participante, entre el espacio *offline* y el espacio *online***

Tal como se expuso anteriormente, realizar trabajo de campo en contexto de pandemia me obligó a desplegar otras estrategias para sortear la imposibilidad de pactar encuentros cara a cara, o visitar espacios de socialización de los conductores de taxi. Sin embargo, en los meses que transcurrieron de esta investigación, la situación de aislamiento se fue transformando, y con ella, mi posición como observadora: para estudiar las dinámicas de interacción entre los taxistas, en un primer momento analicé la comunidad virtual de Facebook *Taxistas Argentinos*, y en un segundo momento, decidí asistir a tres estaciones de servicio GNC ubicadas en la CABA<sup>10</sup>, para poder observar las dinámicas individuales y grupales de los taxistas en su jornada de trabajo.

La utilización de recursos virtuales en los procesos de construcción de conocimiento implica asumir el desafío de nuevas experiencias metodológicas y problematizaciones que se desprenden de su utilización y de su legitimidad. La decisión de incursionar en la comunidad virtual de Facebook estuvo relacionada con algunas pistas y hallazgos que mis informantes me proporcionaron en los primeros contactos que mantuvimos, sobre el carácter individual y disperso del trabajo de conductor de taxi: al estar todo el día circulando por la ciudad, los momentos de encuentro entre compañeros a veces son difíciles de lograr, por lo cual recurren a grupos de Facebook y WhatsApp para mantenerse en contacto cotidiano. Estos ámbitos virtuales, como ya vimos, fragmentan el binomio tiempo/espacio, y posibilitan las interacciones entre los taxistas que se hallan en lugares distintos y tienen horarios de trabajo disímiles (quienes además, no pueden utilizar sus dispositivos móviles mientras conducen).

Capogrossi, Magallanes y Sorraire (2015) sostienen que:

---

<sup>10</sup> El criterio para seleccionar las estaciones de servicio fue fáctico, ya que fueron algunos de los puntos de descanso y carga de gas mencionados por los entrevistados.

situarse frente a la virtualidad como un aspecto más de la vida social del hombre, es lo que posibilita el entrecruzamiento de lo offline y lo online, enriqueciendo las posibilidades de análisis porque de esta manera podemos observar cómo los sujetos construyen prácticas, discursos y recrean experiencias utilizando las nuevas tecnologías. (p. 54)

El grupo de Facebook *Taxistas Argentinos* aglomera a taxistas varones y mujeres que trabajan en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, quienes se consideran “independientes” en relación a la actividad sindical y partidaria. Mi ingreso al grupo implicó una presentación previa de mi persona y objetivos de investigación, ya que se trata de un grupo de carácter privado, administrado por tres taxistas (dos varones y una mujer), que son quienes deciden si la persona puede formar parte a partir de su solicitud. Al ingresar, se dejan en claro las “reglas de convivencia” para poder permanecer, ya que no se toleran las faltas de respeto e intercambios de opiniones agresivos o violentos. Su finalidad principal es la de construir un espacio de vinculación entre compañeros del rubro, donde se realizan intercambios de todo tipo: se publican servicios de mecánica, reparación y elementos vinculados al taxi, se recomiendan espacios para detenerse a comer con precios accesibles, se consultan sobre trámites y requerimientos de habilitaciones, se alertan sobre situaciones de robo e inseguridad, intercambian noticias de los diarios, mantienen charlas y conversaciones sobre aspectos que aprecian o desprecian del trabajo, se invitan a tomar un descanso durante la jornada laboral, etc.

Estos intercambios virtuales son claves para poder aproximarme a la construcción de las masculinidades de los conductores de taxi, ya que es en este “territorio virtual” donde también se ponen en juego los gustos, prácticas, elecciones personales -como creencias, relaciones sentimentales, ideologías, política, etc.- que hacen a su presentación de sí mismos<sup>11</sup> como taxistas y varones. Considero que

---

<sup>11</sup> Al respecto, Capogrossi, Magallanes, Soraire (2015) afirman que “el muro [de Facebook] funciona como carta de presentación en tanto habitante de este espacio virtual, es la posibilidad de construir un yo virtual, sabiendo que la presentación de sí mismo puede armarse y desarmarse conforme a lo que a cada cual le interese hacer público. Es posible pensar ese tipo de socialización virtual partiendo de la construcción de una versión de sí mismo, seleccionado qué contar y cómo, teniendo como opción compartir esa información o no con los otros usuarios” (p. 49). Esta presentación de las personas en el espacio virtual

*Taxistas Argentinos* resignifica la noción de “lugar de trabajo” y representa una estrategia que, si bien cobró un rol protagónico durante la pandemia, ya se venía implementando entre los conductores de taxi con el objetivo de construir un sentido de pertenencia. Si entendemos el espacio de trabajo también como un lugar que se habita, las interacciones entre sujetos que allí suceden a lo largo del tiempo se vuelve patrimonio de un “nosotros” determinado, donde se generan relaciones afectivas para con el lugar y arraigos que, en el caso de los conductores de taxi, resisten la diferencia temporal y espacial cotidiana que caracteriza al trabajo.

Resulta importante aclarar que mi ingreso al grupo tuvo también el objetivo de poder difundir la encuesta por este medio virtual, siendo ésta mi única intervención de manera pública. El posterior análisis de las interacciones ocurridas en el grupo entre enero y diciembre del 2020 apuntan a complementar las herramientas previamente mencionadas.

La misma lógica fue aplicada a las observaciones presenciales que realicé meses después en las estaciones de GNC. Teniendo en cuenta que la observación no es una actividad neutral y externa, sino que incide en los sujetos observados, y que factores como el género, la edad, la clase social, entre otros, también inciden en la práctica observacional, en las situaciones a las cuales se accede y el tipo de vínculo que se entabla con los actores, decidí posicionarme como observadora completa, donde no hubo interacción con los actores, mi identidad y propósitos de investigación permanecieron ocultos para los taxistas. Esto implicó interactuar de la manera más natural posible en el entorno, realizando actividades de la experiencia cotidiana de los taxistas como si fuera un usuario más, para pasar lo más desapercibida posible. Si bien podría haber resultado llamativo o atípico que una mujer joven estuviera tomando un café en una estación de servicio GNC donde la mayoría de las personas allí presentes son varones y taxistas, pude acceder a charlas y diálogos entre ellos donde el “cara a cara” modifica las formas de vincularse, en contraste con lo que pude observar en la comunidad virtual de Facebook.

Realizar trabajo de campo en un contexto masculinizado como lo es el rubro del taxi también significó reflexionar sobre mi condición de investigadora mujer y lo

---

complejiza lo ya expuesto por Goffman (1959) respecto de las particularidades en la interacción cara a cara, y la forma en que la co-presencia física establece las normas de comunicación y expresión de los individuos.

que esto implica a la hora de indagar sobre la construcción de las masculinidades en el mundo del trabajo. Es una cuestión sobre la cual me interesa detenerme y desarrollar a continuación.

### **Encuesta digital**

Con el objetivo de tener una aproximación a los principales atributos sociales de los conductores de taxi de la CABA realicé una encuesta digital confeccionada en la plataforma *Google Form* y difundida en grupos de WhatsApp y Facebook entre los meses de septiembre y noviembre del 2020, con la ayuda de los conductores de taxi que formaron parte de las entrevistas, a quienes se les solicitó colaborar en su difusión a otros grupos de WhatsApp que nuclean a otros trabajadores. Este muestreo no probabilístico implicó, de manera general, la difusión en los siguientes espacios: i) Trabajadores del Operativo DetectAr; ii) Trabajadores que forman parte de la cooperativa/aplicación TaKsis; iii) Grupo de Facebook “Taxistas Argentinos”, auto declarados “independientes” en el plano político/sindical.

El cuestionario constó de 32 preguntas organizadas bajo las siguientes categorías: i) principales atributos socioeconómicos de los actores; ii) características vinculadas al ejercicio del trabajo de conductor de taxi; iii) las prácticas, sentidos y valores legitimados en el trabajo; iv) y finalmente, el impacto de la pandemia de Covid-19 sobre su trabajo y sus prácticas de cuidado/autocuidado. El relevamiento culminó con 150 casos que fueron analizados mediante el programa estadístico SPSS. Si bien la encuesta no es representativa del universo de conductores de taxi de la CABA, tiene por objetivo aproximarse cuantitativamente a los actores de la presente investigación y permite complementarla información con aquella obtenida en las entrevistas en profundidad.

Es importante aclarar que, si bien los informantes que distribuyeron la encuesta forman parte de alguno de estos espacios mencionados, su difusión no fue controlada y pudo haber llegado a otros grupos “personales” y redes de contacto de los propios informantes. Esta constituye una de las potencialidades de los cuestionarios autoadministrados, en el sentido de que penetran y alcanzan a actores que de otro modo no hubiese podido acceder (especialmente por el contexto socio-sanitario). Sin embargo, también existe la limitación respecto de la falta de voluntad de responder o

dificultades en la comprensión de las preguntas, sobre lo cual se tuvo poca injerencia ya que se distribuyó de manera virtual y no se realizaron de manera presencial. Esta distribución, a su vez, implicó llegar con la encuesta a otros grupos de taxistas que exceden los ámbitos donde ésta se difundió inicialmente.

### **“¡Hola corazón!... ¿Te puedo llamar ‘corazón’?” Implicancias del género en el trabajo de campo.**

Partiendo de la necesidad de incorporar a la persona investigadora como actor dentro del proceso de conocimiento, como herramienta de investigación y como objeto de condicionamientos académicos y personales (Guber 2007, p.51), en este apartado me propongo reflexionar respecto el vínculo entre el trabajo de campo y mi identidad de género. Esta capacidad reflexiva, que se da en el momento de interacción con los actores en el trabajo de campo, se actualiza en el proceso de escritura, y fue cobrando relevancia para esta investigación a lo largo del tiempo (Vargas y Villata, 2014).

Guebel y Zuleta (1995) problematizan las experiencias de campo donde la condición de género provoca situaciones de tensión, revelando las reglas sociales que están en juego en el grupo social investigado. En el caso de esta investigación, como mujer cis, blanca, joven y de clase media urbana, mi presentación y curiosidad frente a mis informantes no constituyó para ellos, a priori, un elemento disruptivo en su vida cotidiana, ya que por el ejercicio de su actividad laboral en un contexto urbano como la CABA tienen contacto diario con una gran diversidad de personas. Sin embargo, y como se expondrá más adelante en este trabajo, mi género y mi edad fue puesta en relieve durante las entrevistas en profundidad, condicionando los relatos y respuestas que los taxistas me brindaban a propósito de cuestiones que no consideraban “temas de mujeres”, o no correspondía dialogar una mujer que “podría ser su hija”<sup>12</sup>.

Tal como las autoras relatan a propósito de sus investigaciones (en los ámbitos del trabajo petrolero y de la construcción respectivamente), mi ingreso al universo del trabajo de los conductores de taxi estuvo signado por la discrecionalidad, la informalidad y un sistema de recomendación personal que garantizaban cierta “seguridad”: mi género y edad proyectaron siempre en los taxistas la necesidad de

---

<sup>12</sup> Al momento de realizar el trabajo de campo tenía 29 años.

protegerme de algún peligro potencial, en especial cuando se abría la posibilidad de concertar encuentros cara a cara, en los cuales ellos se ofrecían a llevarme y a traerme a mi destino.

El vínculo paternalista por parte de mis informantes llamativamente no me resultó ajeno ni fue considerado, a priori, un elemento relevante para mi investigación sobre las masculinidades de los taxistas, acostumbrada a recibir siempre este tipo de ofertas y comentarios en relación a mi seguridad en el espacio público urbano<sup>13</sup>. No fue hasta que uno de mis informantes debió aclarar sus dichos ante una potencial mala interpretación mía, que mi género se tornó visible y susceptible de problematización. Al enviarle un mensaje por WhatsApp para coordinar un encuentro (en ese momento no se sabía si sería cara a cara o virtual) me contestó:

“Hola corazón!!! ¿Te puedo decir así? Igual a TODOS les digo así [...] Mi novia me lo reclamó un tiempo... Después se acostumbró. Espero que lo entiendas y no haya ninguna confusión” (Carlos, Conductor y Titular de taxi, 42 años. Octubre 2020, Buenos Aires, entrevista online)

El mensaje fue acompañado de numerosas capturas de pantalla de otras conversaciones que mantenía en grupos de WhatsApp con otros taxistas, donde se podía constatar que utilizaba el apodo ‘corazón’ indiscriminadamente hacia varones y mujeres por igual. Más tarde en la misma conversación, intentando encontrarnos presencialmente a mitad de camino entre su casa y mi casa (encuentro que nunca logramos concretar), me ofreció:

---

<sup>13</sup> Vivimos en una sociedad que históricamente asignó a las mujeres el espacio de la casa y lo doméstico, donde se nos inculca que el espacio público es peligroso y hostil con nosotras. Desde pequeñas se nos ha enseñado que debemos cuidarnos de múltiples situaciones de violencia y, en última instancia, prevenirlas evitando circular por el ámbito público. De aquí que nuestras familias, parejas, amistades, nos ofrezcan un aventón, nos recomienden cuidarnos al salir de noche, etc. De acuerdo al Informe “*Violencia contra las Mujeres en el Espacio Público, la inseguridad de la que nadie habla*” del Observatorio de violencia contra las mujeres Mumalá (2017), la Ciudad de Buenos Aires se encuentra en el 5° lugar a nivel federal con un 78% de percepción de inseguridad por parte de las mujeres encuestadas, siendo la noche el momento donde se sienten más inseguras (90%). Esta percepción está relacionada con el acoso sexual callejero, una problemática que sufrimos en muchas ciudades del país: el 93% de las mujeres encuestadas dijeron sufrir situaciones de acoso a lo largo de su vida, que abarcan desde gestos obscenos, tocamientos sin consentimiento, exposición de genitales, entre otras. La encuesta también expone alguna de las distintas estrategias que llevamos adelante a la hora de circular en el espacio público: el 90% manifestó evitar pasar por lugares oscuros o con poca gente, el 80% sale acompañada, y el 50% utiliza ropa que no llame la atención.

“Si querés, si te queda cómodo, puedo acercarme a tu casa. Vos podés decirle a alguien que te acompañe si querés, si te sentís más cómoda” (Carlos, Conductor y Titular de taxi, 42 años. Octubre 2020, Buenos Aires, entrevista online)

Si bien en ningún momento sus dichos generaron en mí incomodidad o desconcierto, mi informante sintió la necesidad de aclarar en qué sentido exacto había dicho esas palabras, para que no haya espacio para mi libre interpretación en relación con una potencial situación de acoso de su parte. Desde su autoidentificación como varón, creyó pertinente aclarar que el apodo ‘corazón’ no tenía ninguna connotación afectiva/sexual, y que un encuentro cara a cara podía ser bajo la supervisión de una tercera persona, ya que él no tenía ningún motivo oculto detrás de su voluntad de vernos presencialmente. Además, marcó que se encontraba en una relación sexoafectiva con una mujer, descartando la posibilidad de que cualquier comentario que proviniera de su parte pudiera tener una connotación en este sentido. Ante mi presunta “neutralidad” investigativa, sus dichos pusieron en relieve mi identidad de género y las implicancias que tendrían en el trabajo de campo posterior. Casi sin darme cuenta, fui adoptando la estrategia de masculinizarme ante sus miradas, utilizando términos de la jerga taxista o palabras que una “dama” no diría; también consideré necesario aparentar una edad mayor a la que tenía, eligiendo previamente la ropa y la estética que mostraría a través de la cámara durante las entrevistas. Fue así como estos intercambios me obligaron a repensar mi rol como investigadora en un contexto masculinizado y a analizar bajo este prisma mis hallazgos sobre la construcción de las masculinidades de los conductores de taxi.

## **Estado de la cuestión**

### **Estudios sobre la/s masculinidad/es**

Hasta la década del 80, la teorización sobre las relaciones de género se enmarcó en el campo de la investigación feminista, en paralelo con las luchas políticas y sociales que problematizaban las desigualdades estructurales de género. Las teorías feministas,

al interrogarse sobre la desigualdad social de las mujeres y otras identidades de género respecto de los varones, desentrañaron la simbolización de la diferencia sexual y las estructuras que forman el poder genérico hegemónico (masculino y heterosexual) (Lamas, 1996, p. 263). Esto habilitó a pensar los procesos de diferenciación, dominación y subordinación entre varones, mujeres y otras identidades de género en todos los ámbitos de la vida. El concepto de la división sexual del trabajo, que establece la jerarquización de las actividades productivas (ámbito público) sobre las reproductivas (ámbito privado) se erige como estructura del sistema de género en sociedades capitalistas, estableciendo los roles y espacios que deben ocupar varones y mujeres (Connell, 1995; Federici, 2015; Rubin, 1996).

Así, entendiendo al género como “filtro” mediante el cual los sujetos perciben y organizan la vida y las instituciones, y como “armadura” que constriñe sus prácticas, discursos y representaciones sociales (Lamas, 1996), los estudios de las masculinidades profundizaron sobre el carácter relacional del género, analizando la construcción de las identidades y roles masculinos en relación con el género femenino. Los *Men's studies*, que surgieron primeramente en países anglosajones, y abordaron las concepciones y prácticas en torno a la masculinidad dentro del orden social de género, incorporando los aportes académicos del feminismo para pensar a los varones en tanto sujetos genéricos.

Una de las contribuciones claves de estos estudios fue plantear que no existe la masculinidad en singular, sino múltiples formas de ser varón, que cambian según el contexto socio-histórico y otras variables como etnia, clase social, edad, etc. entre otras (Connell, 1995, 1997; Kimmel, 1994, 2000; Gilmore, 1994). El carácter plural, heterogéneo e interseccional que adoptan las masculinidades en diversos contextos sociales fue abordado principalmente de forma empírica, siendo Connell (1997) quien realizó uno de los principales aportes teóricos en el campo de los estudios de las masculinidades. Al hablarnos de la “*organización social de la masculinidad*”, la autora parte de la premisa del género como forma de ordenamiento de la práctica social, comprende a las masculinidades (y las feminidades) como *proyectos de género* (p.36), que tienen diferentes trayectorias, contradicciones internas y rupturas históricas. Esto resulta particularmente relevante ya que abre una línea de análisis sobre los vínculos y prácticas entre distintos tipos de masculinidad, hasta el momento

poco explorada por la teoría feminista (que se focalizó sobre la opresión de las mujeres en relación con los varones en tanto actor social homogéneo).

Resulta particularmente fértil el concepto de masculinidad hegemónica, entendida como una configuración de la práctica de género fluctuante que pretende legitimar y sostener la posición dominante de los varones sobre las mujeres dentro del patriarcado (Connell, 1997, p.39). La autora lee la masculinidad en clave interseccional y relacional. Si existe una masculinidad hegemónica existen otras subordinadas, cómplices y marginadas, que se benefician en mayor o menor medida de la distribución de poder patriarcal que poseen los varones en tanto género que subordina a las mujeres.

Por su parte, Kimmel estudia la noción de virilidad norteamericana, que se define en relación con el poder: implica ser hombres *en* el poder, *con* poder y *de* poder (Kimmel, 1994, p.51). Esto supone competir y probar constantemente la virilidad, tanto frente a mujeres como frente a otros varones, para poder acumular aquellos símbolos culturales que denotan virilidad, excluir a las mujeres de la esfera pública donde se compete, y acceder a los recursos culturales que conlleva el atributo de la virilidad. El autor retoma los aportes del psicoanálisis para comprender el proceso de demostración de virilidad, que supone una huida de lo femenino, la validación homosocial y la homofobia: ser hombre es distanciarse de todo aquello asociado a lo femenino y las mujeres, obtener la aprobación y aceptación de otros hombres, y no tener deseos y prácticas sexuales que podrían amenazar la virilidad, como lo sería la homosexualidad.

En esta misma línea, los aportes de Kaufman (1994) que consideramos valiosos para esta investigación se vinculan con la visibilización de la experiencia subjetiva de los varones en relación con las posiciones de poder que ocupan las masculinidades en el patriarcado. Para el autor, los procesos mediante los cuales los varones internalizan, encarnan y reproducen las estructuras de poder masculino tienen costos sobre sus propias vidas. Este vínculo entre la masculinidad como mandato social de género, y la forma que adopta en cada individuo auto percibido como varón es importante para analizar el grado en el cual los conductores de taxi reproducen o impugnan los mandatos de la masculinidad en el trabajo.

En América Latina, los estudios de las masculinidades supieron incorporar estos avances teóricos y complejizaron la construcción social de las masculinidades a

la luz de las transformaciones sociales, económicas y políticas de los territorios de la región, donde los movimientos feministas cuestionaron los privilegios masculinos tanto en el ámbito público como en el privado (Viveros Vigoya, 1997). Los principales aportes empíricos y teóricos latinoamericanos se propusieron entender y analizar las formas, significados y consecuencias que tienen las identidades masculinas en contextos variados, siempre pensadas en clave interseccional.

Entre estos aportes se destaca la investigación de Norma Fuller (1997, 1998, 2001, 2005, 2012) sobre varones de clase media de Perú, donde analiza las representaciones de la masculinidad en relación con lo femenino, el machismo<sup>14</sup> como ideología del predominio de los varones y el *repudio* como forma de definir lo que los varones no deben ser. Resulta particularmente útil su análisis de lo masculino contenido en tres configuraciones: la natural, la doméstica y la exterior (pública/calle). Cada una de ellas se funda en códigos morales diferentes, que se superponen de manera particular de acuerdo con la trayectoria personal de los actores, el momento de su ciclo vital en el que se encuentren, el tipo de profesión que ejercen. En rasgos generales, la autora identifica que “lo público se asocia a la hombría, la masculinidad lograda y reconocida públicamente (trabajo, política) es el locus del logro y debe estar regulado por la honestidad, la eficiencia y la contribución al bien común” (1997, p.141). Por su parte, el aspecto doméstico se asocia a la familia, el matrimonio, la paternidad, y el valor principal es la responsabilidad; esto está estrechamente relacionado con el aspecto *natural* de la masculinidad, vinculada a los órganos sexuales y la fuerza física (Fuller, 1997).

Respecto de la sexualidad, la reproducción y las relaciones de poder dentro de las parejas, el trabajo de Olavarría (1998, 2008, 2017) sobre la construcción social de

---

<sup>14</sup> En “*Repensando el machismo latinoamericano*”, Fuller (2012) realiza un recorrido crítico-histórico del surgimiento de la palabra macho/machismo, que reduce la diversidad y heterogeneidad de las identidades masculinas al estereotipo del “macho” latinoamericano. La autora sostiene que el origen de esta palabra está atravesado por la dominación étnica, racial y de clase, que permea la visión que desde las sociedades coloniales se tenía de los varones latinoamericanos, a quienes asociaban a la exacerbación de la sexualidad, la virilidad y la dominación sobre las mujeres. Particularmente, sitúa la institución de la palabra en México y su historia de guerra e invasiones de Estados Unidos en territorio mexicano. La autora dirá que desde la cultura norteamericana la descripción de “macho” para referirse a los mexicanos (y por extensión al resto de los latinoamericanos) simboliza la otredad, que consideran menos civilizada, asociada a atributos sexuales y violentos. Estas imágenes, además, fueron difundidas globalmente a través de la industria cultural norteamericana, estereotipando a los varones latinoamericanos como “machos”, es decir, varones hiper viriles y sexuales.

la masculinidad en Chile es otro aporte fundamental. Mediante el análisis de relatos de vida el autor define los atributos de *ser hombre* para los sujetos entrevistados, y la carga que representa el modelo hegemónico de la masculinidad en relación con el rendimiento sexual y a la actividad laboral. El vínculo que establecen Fuller y Olavarría entre el desempeño de la masculinidad en la esfera pública y privada nos habilita a preguntarnos por las formas que adopta la puesta en práctica de las masculinidades taxistas, para quienes el ejercicio del trabajo implica recorrer el espacio público urbano dentro del auto (espacio semi privado), en un rubro masculinizado que contrasta con las dinámicas y relaciones de género al interior de sus hogares, ámbito que se asocia a lo femenino.

Por su parte, Viveros Vigoya (2002) explora las prácticas y representaciones de la masculinidad en dos ciudades colombianas, mostrando las relaciones existentes entre las formas de ser, sentir y actuar *como varones* y el contexto social, económico, demográfico y generacional. Concluye que la masculinidad está vinculada con el desempeño social (trabajo, crecimiento económico y responsabilidad) y el desempeño sexual (poder de conquista de mujeres). Encarando el análisis de las masculinidades como ejes narrativos, Viveros expone el carácter social, variable y construido de las identidades masculinas, distinguiendo entre las experiencias subjetivas y los modelos culturales y simbólicos de la masculinidad. La relevancia que adopta la cuestión generacional en la investigación de la autora constituye un antecedente para abordar las masculinidades taxistas vinculando la cuestión etaria y los valores legitimados en el ámbito laboral.

Tal como expresa Gutmann (2001), los autores citados hasta ahora “consiguen igualmente captar la compleja interacción entre los aspectos normativos y prácticos de la masculinidad en esos marcos sociales e ilustrar la manera como recientemente se han visto desafiados y transformados por mujeres y hombres de todo el continente” (p.17). Además, destaca que todas estas investigaciones se focalizan en los varones, pero sin dejar de incorporar la experiencia y los saberes de las mujeres respecto de éstos. Por su parte, el autor estudió las relaciones de género en torno al ejercicio de la paternidad en la colonia Santo Domingo de la Ciudad de México, concluyendo que existe una diversidad de ideas y las prácticas relacionadas con la paternidad, fuertemente atravesadas por las clases sociales y los valores legitimados en el ejercicio de estas paternidades (no sólo la responsabilidad económica, sino la transmisión de

saberes técnicos, o la posibilidad de compartir el tiempo libre). En diálogo con el análisis de inclinación funcionalista que realiza Gilmore (1994), Gutmann establece que no existe un patrón mexicano de masculinidad con el cual los varones se comparan y son comparados.

Sobre el consenso general de que resulta imposible hablar de masculinidad en singular, los estudios de masculinidades en Argentina proliferaron en las últimas décadas, abordando la cuestión desde diferentes aristas. Archetti (2003), combinando autobiografía y trabajo de campo, escribió sobre las masculinidades en el tango, el fútbol y el polo, para establecer relaciones entre los estereotipos, prácticas y valores de la masculinidad y la construcción de identidades, imágenes y símbolos nacionales. Su investigación evidencia la imposibilidad de pensar la masculinidad escindida de la clase social, contrastando el fútbol y el polo en tanto deportes históricos y emblemáticos argentinos, que alimentan discursos morales sobre la nación y lo que implica ser un hombre argentino. En esta línea, también estudia los discursos morales del tango y el papel que juegan en la formación sentimental de los hombres maduros urbanos. Su investigación constituye un antecedente valioso para pensar la construcción de masculinidades taxistas que circulan en la CABA, espacio urbano que concentra discursos y representaciones sociales del fútbol y el tango. El lugar que otorga Archetti a la cuestión urbana ligada a la construcción de una identidad nacional/masculina sugiere líneas de análisis para vincular las prácticas y representaciones construidas por los taxistas en torno a la herramienta de trabajo, el taxi, en tanto emblema de la ciudad.

Situándonos en investigaciones más contemporáneas, Fabbri (2009, 2016) reflexiona sobre las tensiones y encuentros entre los colectivos de varones y los feminismos retomando los aportes de Kaufman (1994) para problematizar los costos que tiene la masculinidad hegemónica como imaginario simbólico instituido. Establece la importancia de la educación popular, en tanto pedagógica emancipadora, para deconstruir el modelo de masculinidad con y entre varones. Si hombre no se nace, sino que se llega a serlo, el autor identifica tres vías mediante las cuales los varones aprenden a serlo: a través de los medios de comunicación, en grupos de amigos y mediante el rechazo sistemático a todo aquello considerado femenino. La cuestión de la distancia entre la heterodesignación y la autodesignación es el punto focal de su trabajo, que apunta a desnaturalizar y deconstruir los mecanismos mediante los cuales

se construyen las masculinidades, siempre de forma colectiva entre varones (Fabbri, 2009, p. 03).

Desde una posición similar, De Stéfano (2017) investiga el vínculo entre la masculinidad, la violencia y la homofobia expresadas en actos de acoso en escuelas españolas. Considerando los procesos de socialización en la infancia, nos muestra que el acoso escolar se presenta como un “juego de hombres” (p.7), donde la confrontación y la respuesta a la violencia son actos donde se pone en juego la masculinidad, que puede salir fortalecida o cuestionada. Sus aportes apuntan a generar nuevas estrategias frente a manifestaciones problemáticas de la masculinidad, en este caso el acoso escolar, al cual los jóvenes recurren para “hacerse hombres” en la adolescencia, constituyendo un antecedente de conductas problemáticas o violentas en la adultez. Bajo el concepto de “guion de género”, Camarotti, Jones y Dulbecco (2020, p.50) también estudian la violencia, agresividad y noción del autocuidado relativa a las masculinidades, interrogándose sobre las conexiones entre consumos problemáticos de drogas y modelos de género, y si acaso es posible reconstruir un modelo de varón consumidor. Sus aportes dan pistas para pensar las prácticas y representaciones sociales de la masculinidad como una performance o guion que los varones aprehenden para comportarse como tales.

Otro insumo fundamental es aquel que provee Faur (2004, 2005) al analizar los mandatos y privilegios de la masculinidad en relación a la paternidad y la virilidad, tanto en Colombia y como en Argentina, donde observa que los efectos de la masculinidad dominante tienen matices de acuerdo a sus características personales y la posición que les toca desempeñar en la esfera pública y privada. Para la autora, el ejercicio de la paternidad adopta múltiples formas de acuerdo al contexto familiar y social, en el cual se ponen en juego relaciones de poder, de producción y de afecto.

Reponiendo sobre el carácter relacional de la masculinidad como proyecto de género, los trabajos de Spataro y Wainerman nos aportan otras formas de abordar teórica y metodológicamente la cuestión. En el caso de Spataro (2005), analiza objetos culturales (canciones y programas de televisión) para ver la construcción de las diferencias de género en relación con las representaciones de las mujeres en la cultura masiva contemporánea, para ver las formas en las cuales los varones hablan de las mujeres y sus cuerpos. Por su parte, Wainerman (2002, 2007) estudia el impacto de la reestructuración económica y familiar sobre el modelo patriarcal de varón proveedor,

a la luz de la crisis económica que afectó a la Argentina y Latinoamérica desde la década del '80 en adelante. Apoyándose en datos de la Encuesta Permanente de Hogares (EPH), analiza la trayectoria laboral y educativa de las mujeres del Área Metropolitana de Buenos Aires, y de qué forma su inserción en el “ámbito público” transformó - o no - el rol de los varones en el hogar. Ambos enfoques son claves en tanto proporcionan líneas de análisis interseccionales, partiendo de las desigualdades sociales que caracterizan a la región, su vínculo con las dimensiones de poder entre los géneros, y las prácticas y representaciones de las masculinidades y las feminidades en relación con el trabajo productivo y reproductivo.

### **Intersección entre los estudios de las masculinidades y los estudios del trabajo**

Retomando a Connell (1995) el mundo laboral está definido culturalmente como un espacio de hombres, siendo el trabajo remunerado un elemento central para pensar la construcción de las masculinidades. Olavarría (2017) retoma esta idea señalando que los mandatos históricos y culturales que recaen sobre los varones se asocian principalmente con la práctica laboral y el sostén de la familia. La problematización de la construcción de las masculinidades en el trabajo se abordó históricamente desde enfoques y teorías provenientes de países “centrales”, volviéndose necesario un enfoque regional que vinculen estos estudios con las demandas de producción capitalista y las desigualdades en contextos latinoamericanos (Veloz Contreras; Salazar, 2020, p.1007).

Los autores Veloz Contreras y Salazar (2020), analizando los aportes del feminismo marxista y socialista a los estudios del trabajo, parten del supuesto de que las investigaciones que estudian las masculinidades en el trabajo suelen asociar el trabajo asalariado a los varones y el trabajo doméstico a las mujeres (p. 1032), lo cual limita el abordaje de las masculinidades de manera relacional dentro de un orden social de género. A modo de ejercicio crítico, enumeran una serie de estudios que sirven como referencias para el estudio de las masculinidades en ambientes laborales en Latinoamérica.

Por ejemplo, destacan el trabajo de William French (2000) que estudia los códigos culturales y prácticas sociales masculinas entre los trabajadores mineros en México, asociados a valores empresariales y estatales que apuntan a construir trabajadores y ciudadanos responsables, reforzando la división sexual del trabajo; aquí establecen un paralelismo con la investigación de Nava (1994), que ahonda sobre dichos códigos y valores mineros en otra región mexicana, asociados a la capacidad física y la resistencia ante la peligrosidad en el trabajo (Veloz Conteras, Salazar, 2020, p. 1030). Situándose en otra región del continente, los autores retoman a Morato (2008) para analizar las investigaciones sobre trabajadores mineros en Chile, donde las relaciones de género están atravesadas por una marcada división sexual del trabajo no sólo en los espacios laborales sino en espacios de consumo de los cuerpos femeninos como prostíbulos y cantinas. A propósito de estas investigaciones, dirán que:

independientemente de la contextualización histórica y geográfica de los estudios sobre masculinidad y trabajo, frecuentemente aparece una exaltación de las capacidades masculinas para trabajar, enfrentar a la naturaleza y crear riqueza [...]. [Estos estudios] coinciden en destacar los rasgos de la hombría y su carácter eminentemente masculino como formas de construcción de significados y sentidos para las capacidades de los mineros” (Veloz Contreras, Salazar, 2020, p.1031).

Este postulado supone el desafío de estudiar las masculinidades en el trabajo sin reducirlas a los roles y los estereotipos “tradicionales” que varones y mujeres adoptan en la división sexual del trabajo en las sociedades capitalistas latinoamericanas.

En una apuesta a superar esta cuestión, los aportes de Hernán Palermo (2015, 2017, 2020) respecto de la producción de la masculinidad en el pozo petrolero y las empresas de software constituye un aporte valioso para la presente investigación. Situándose dentro del campo de la antropología del trabajo, pone el foco en la configuración de las masculinidades a partir de los requerimientos de los procesos laborales, y resulta particularmente útil para comprender la trama de sentidos y relaciones entre las prácticas y representaciones de la masculinidad que vivencian los taxistas en el ejercicio profesional en el espacio público. Al preguntarse por las relaciones de poder al interior de los espacios laborales, que condicionan las formas

de *ser hombres* de los trabajadores petroleros, concluye que existe una masculinidad heroica puesta en juego entre compañeros de trabajo, contrapuesta a una masculinidad infantilizada que surge en el ámbito doméstico (Palermo, 2015, 2017). Además, expone el vínculo entre una determinada manufactura de masculinidad y feminidad funcional a la *disciplina fabril*, que impone una articulación rígida entre la esfera laboral y familiar. Siguiendo estos aportes, Villata (2014) también estudia a los trabajadores petroleros en el sur de la Argentina, analizando el vínculo entre la formación secundaria y los modos de ingreso y ascenso en los pozos petroleros.

En otro ámbito laboral distinto, pero igualmente masculinizado, Vargas (2014) y Del Águila (2015, 2017) abordan las masculinidades en el rubro de la construcción en Buenos Aires desde un enfoque interseccional, donde la edad y la nacionalidad establecen jerarquías laborales entre los obreros y se traducen en prácticas riesgosas que sirven para medir la valentía y resistencia masculinas. Por su parte, Viveros Vigoya (1997) retoma la investigación de Denise Fagundes Jardim (1992) sobre bares donde se reúnen los hombres de los sectores populares en Porto Alegre, Brasil, apropiándose del espacio social para transformarlo en un territorio masculino, y el trabajo de Virginia Guzmán y Patricia Portocarrero (1992), que similar a Palermo (2015, 2017), se centra en el espacio de la fábrica para analizar las relaciones de género que se ponen en juego entre obreros y obreras de Lima (Viveros Vigoya, 1997).

Al ser el trabajo uno de los pilares sobre los cuales se construyen las identidades masculinas, el par analítico “trabajo-masculinidades” (Veloz Contreras, Salazar, 2020) en la región fue abordado principalmente en ámbitos laborales cerrados (oficina, fábrica, pozo). Existe un área de vacancia en términos del análisis de la producción de las masculinidades en espacios laborales públicos o dispersos, específicamente en el estudio de las prácticas y representaciones de las masculinidades en movimiento. Además, si bien algunas investigaciones recientes abordan la masculinización del rubro transporte en términos de producción y legitimación de ciertas prácticas y representaciones masculinas (D’Uva, 2019; Palermo S., 2009, 2016; Godoy, 2018; Pérez y Hernández, 2021), es una problemática que aún permanece relativamente inexplorada. Resulta necesario, entonces, complejizar el estudio de las masculinidades en el transporte desde el paradigma de la movilidad como práctica social con sentidos.

## **Aportes desde los estudios de la movilidad**

Analizar la construcción de las masculinidades de los conductores de taxi implica pensar la categoría de movilidad en tanto práctica social con sentido, que produce y expresa relaciones sociales y de poder. Este enfoque posibilita estudiar las masculinidades como proceso social y cultural complejo que sucede mientras se habita en movimiento (Sheller, Urry, 2006; Cresswell, 2008; Merriman, 2014; Zunino Singh, et al. 2017).

Los estudios sobre las prácticas sociales en los espacios públicos constituyen una dimensión fundamental para el campo de los estudios urbanos. Hace décadas, desde distintas disciplinas, se ha llamado la atención sobre la condición androcéntrica de las ciudades, sus espacios públicos y sus redes de movilidad, problematizando su imposibilidad de contener y dar respuesta a los usos y necesidades de movilidad de las mujeres y otros grupos subrepresentados en la planificación de las ciudades (Jirón, 2007; Soto Villagrán, 2017; Rico y Segovia, 2017; Zunino Singh, et al. 2017; Valdivia, 2018; *Collectiu Punt 6*, 2019; Kern, 2020).

En los últimos años este corpus teórico cobró relevancia a la hora de estudiar y medir de forma empírica los espacios públicos desde una perspectiva de género, especialmente con fines de política pública. Estas investigaciones sobre las percepciones y experiencias cotidianas en el espacio público constituyen un antecedente primario para esta investigación, puesto que echan luz sobre la no-neutralidad del espacio público e introducen metodologías novedosas para enriquecer empíricamente el campo del urbanismo feminista, como son los mapas corporales de experiencia y percepción subjetiva o el sombreado (Jirón, 2012).

Paola Jirón (2007, 2012, 2018) parte de comprender la movilidad como una experiencia con implicancias en la vida de las personas y, por ende, como fenómeno heterogéneo:

Existe en esta práctica formas diferenciadas de experimentar la ciudad que surge, entre otras, por las diferencias de género, que se cruzan con diferencias de edad, etnia, ingreso, habilidad, entre otras. Las diferencias de género, es decir cómo hombres y mujeres experimentan de manera diferenciada la movilidad, tiene consecuencias en la vida cotidiana y la calidad de vida urbana (2007, p.173).

Esta comprensión de la movilidad urbana parte de la premisa de “lo cotidiano” como valor para comprender las prácticas de la realidad en movimiento y el impacto, significación y apropiación de los espacios públicos que sucede cotidianamente.

Si bien los estudios de género y movilidad problematizan las jerarquías entre varones y mujeres en el acceso y disfrute de los espacios públicos (atendiendo a las formas en las cuales el género moldea la movilidad, y cómo ésta refleja las desigualdades de género), se registran pocas investigaciones que profundicen respecto de las percepciones, usos y experiencias de los varones en los espacios urbanos que se saben androcéntricos. Al respecto, se ha estudiado el comportamiento de varones al volante, vinculado con la exposición al riesgo y la violencia machista (Rivas Sánchez, 2005; Geldstein, Di Leo, Margarido, 2011), así como también el vínculo entre la construcción de las masculinidades y el automóvil (Balkmar, 2012). Estos abordajes nos serán útiles en tanto primeras aproximaciones al estudio de las prácticas masculinas en el espacio público, principalmente en dos sentidos: por un lado, para analizar qué sucede cuando la movilidad es una parte constitutiva del trabajo (masculinizado), y por otro, qué vínculo hay entre este trabajo masculinizado y su puesta en práctica en espacios público androcéntricos que refuerzan sentidos y representaciones de la masculinidad.

En su estudio sobre violencia de género en el tránsito, Geldstein, Di Leo y Margarido (2011) analizan los discursos de automovilistas de la CABA, observando que las críticas hacia los estilos femeninos de conducción y la discriminación contra las mujeres se encontraron en los discursos dominantes de varones jóvenes y también en los discursos femeninos, quienes deben masculinizarse a la hora de conducir. El estudio expone la dominación simbólica masculina en el tránsito:

Los “códigos de la calle” son en realidad códigos masculinos, asociados a estilos de conducción caracterizados por el “riesgo, la competencia, el pragmatismo, la seguridad (en sí mismo/a) y la habilidad o la destreza”, coincidentes con los valores de la masculinidad (...) El discurso dominante atribuye este estilo de conducción a los hombres quienes, en virtud de “disposiciones naturales” serían quienes “manejan bien” (p.706).

Además, este trabajo esboza brevemente el vínculo entre el ejercicio de la violencia y el auto en tanto objeto que media en las relaciones sociales en el tránsito, marcando la diferencia entre varones y mujeres respecto de la noción del cuidado/riesgo de sí mismos y de otros a la hora conducir (p. 712).

En esta línea, Sheller y Urry (2000, 2006) estudian desde una perspectiva sociológica el rol del auto en la reconfiguración urbana de las ciudades, y cómo impactó en la socialización, la movilidad y el habitar. Introducen el concepto de “automovilidad”, que definen como una compleja amalgama de red de máquinas, prácticas sociales, y modos de habitar, en un espacio móvil, semi-privado y peligroso (2000, p.739). Para los autores, la integración del auto en la movilidad urbana tuvo impactos sobre el binomio tiempo/espacio: si bien el auto permite la flexibilidad y libertad de movimiento, y la posibilidad de estar en muchos lugares en un breve período de tiempo, también implica una fragmentación de las prácticas sociales que ocurren en los espacios públicos urbanos, dividiendo la esfera laboral de la doméstica. Además, el auto lleva a las personas a vivir sus vidas de una forma particular en la cual el espacio es reducido y el tiempo comprimido (p.744). Al respecto de los estudios de automovilidad, Karen Robert (2017) sostiene que éstos focalizaron en el automóvil como objeto de consumo y no tanto en los sistemas de trabajo, producción y recursos que les dan vida (p. 47); es dentro de este marco teórico-analítico donde se estudiará la construcción de las masculinidades de los conductores de taxi.

Otro aporte que sirve de antecedente para esta investigación a nivel teórico-metodológico es el estudio de Brown, Laurier y Lorimer (et. al, 2008) y otros autores sobre las unidades sociales (familias, colegas de trabajo, relaciones amorosas) y la forma en la cual se reorganizan dentro del espacio reducido del automóvil. Abordaron el interior del auto como un espacio habitable, y a través de trabajo de campo analizaron las distintas formas de vincularse (conversaciones verbales y no verbales, silencios) que se dan en un contexto de proximidad e intimidad. Resulta interesante pensar estos aportes en relación con la construcción de las masculinidades en el espacio semi privado del auto, ya que se encuentra poco explorada la cuestión del auto como espacio habitable donde se producen y reproducen representaciones y prácticas de las masculinidades, el vínculo entre los conductores y las personas pasajeras, y el auto como herramienta de trabajo siempre en movimiento.

## “Oficina sobre ruedas”. Caracterización del trabajo del conductor de taxi

Si retomamos los estudios del trabajo que abordan la cuestión de las masculinidades, principalmente en espacios laborales circunscriptos (Guzmán y Portocarrero, 1992; Nava, 1994; Del Águila, 2015; Palermo, 2017; Guiamet, 2019; D’Uva, 2019), para comenzar a describir y caracterizar el trabajo del taxista es necesario abordar la cuestión del espacio de trabajo. La definición de espacios fijos y móviles de Jirón e Iturra (2011) resulta útil para pensar esta cuestión: los autores entiende que los lugares fijos son aquellos significados mediante el anclaje al espacio físico, enraizado y permanente, como pueden ser una fábrica o una oficina; por otro lado, los lugares móviles son aquellos a los que las personas otorgan significados apropiándose mientras viajan en ellos (autos, colectivos, trenes, etc.) (Zunino Singh, et al., 2017, p.91).

Bajo esta concepción, el trabajo del taxista no cuenta con un espacio laboral fijo entendido de manera tradicional, sino que se lleva adelante dentro del taxi que circula por el espacio público urbano de la CABA. Este carácter dinámico y móvil, se da gracias a la principal herramienta de trabajo: el auto. Esta permite realizar grandes desplazamientos en menor cantidad de tiempo bajo condiciones óptimas de tránsito, transformando la dinámica y las prácticas sociales urbanas (Sheller, Urry, 2000). Si moverse es habitar en movimiento, podemos considerar el taxi como una “oficina sobre ruedas”, reconocida, habitada y apropiada cotidianamente por el conductor y los pasajeros que por un período de tiempo determinado habitan ese espacio. Esta categoría surge del trabajo de campo, donde uno de los entrevistados se refirió al taxi como su oficina: “[...] para irme de vacaciones no me gusta hacerlo con el auto, es como trasladar mi oficina para otro lado y no me gusta” (Martín, Conductor y Titular de taxi, 31 años. Noviembre 2020, Buenos Aires, entrevista online).

Así, el taxi puede entenderse como un espacio semi privado, lo cual implica, por un lado, que se trata de un servicio público<sup>15</sup> de pasajeros para todas aquellas personas que lo soliciten, y por otro, que hay una apropiación privada de ese servicio público por parte del taxista, que en muchos casos incluso es el dueño del auto. Lange

---

<sup>15</sup> Esto implica que es un servicio regulado por el Estado, que debe ser prestado de manera obligatoria, continua, regular, universal y uniforme (González Moras, J.M, 200:2004).

Valdés (2011) dirá que *“la movilidad urbana propicia la conformación de nuevos tipos de lugares, muchos de los cuales se generan precisamente gracias al movimiento, y se convierten en nuevos espacios de sociabilidad, lugares intermedios entre lo público y lo privado”*. (p.101)

Partiendo de esta concepción del trabajo del taxista como un servicio público que se lleva adelante en el espacio móvil semi privado del taxi, podemos agregar que dicho servicio se encuentra regulado por el Código de Tránsito y Transporte (CTyT) de la Ciudad de Buenos Aires (Ley n° 3622), el cual establece la normativa relativa a la habilitación, tarifas y derechos laborales de los conductores de taxi, quienes deben contar con licencia profesional de conducir para ejercer como taxistas. Esto los diferencia de otros conductores que circulan por la vía pública, ya que deben pasar un proceso de evaluación de conocimientos técnicos, prácticos y teóricos requeridos para brindar un correcto servicio de transporte de pasajeros.

El CTyT también establece la diferencia entre Titulares de Licencia de Taxi y Conductores: los primeros son aquellas personas físicas o jurídicas (mandatarias)<sup>16</sup> que cuentan con el permiso correspondiente para prestar dicho servicio. Les titulares pueden, a su vez, pueden conducir ellos mismos el taxi, o rentarlo a los conductores, quienes cuentan con licencia profesional de conducir, pero no con la licencia ni el vehículo, y lo alquilan diariamente a los titulares en turnos de 12 horas. Aquí radica una de las principales diferencias en el ejercicio laboral de los conductores de taxi: en la práctica, aquellas personas que son titulares tienen chances de acceder a una recaudación diaria mayor que aquellas que alquilan el taxi, quienes primero deben abonar esta renta para luego comenzar a generar ingresos. Esto, a su vez, supone vínculos laborales específicos, ya que un titular opera como un cuentapropista, mientras que un conductor establece una relación empleado-empleador con el titular del vehículo. Esta relación se encuentra regulada por el Convenio Colectivo de Trabajo n° 346/06, que determina las responsabilidades y obligaciones de ambas partes. Sin embargo, en la práctica pueden existir arreglos entre el titular o dueño del taxi y el conductor, en relación a las horas de trabajo, francos y porcentaje de recaudación que

---

<sup>16</sup> De acuerdo a la Ley n° 3622, una Mandataria es una persona jurídica que por mandato de terceros titulares de licencias, administra vehículos taxis habilitados para la prestación del servicio, tomando a su cargo la contratación y la relación laboral con los choferes que se requieran para la explotación de los vehículos que administra.

se llevan ambos. Podríamos decir que la informalidad laboral es un aspecto bastante generalizado en la industria del taxi, donde los trabajadores suelen ser independientes, muchas veces no cuentan con aportes jubilatorios, cobertura médica o representación sindical<sup>17</sup>, y su remuneración diaria es variable, siempre sujeta a los viajes realizados y los costos de mantenimiento del auto (Ledezma, et. al. 114, p. 2017).

En el caso de la presente investigación, los datos del relevamiento propio permiten observar que el 83% de los encuestados son titulares de taxi, el 13% son conductores y sólo un 3% es conductor de una mandataria. Este dato es importante ya que cada vez que analicemos la encuesta en los sucesivos capítulos, me estaré refiriendo a un universo de encuestados titulares o dueños de sus taxis. Si bien el objetivo aquí no es indagar sobre las distintas prácticas y sentidos que construyen titulares y conductores de forma diferenciada en el ejercicio laboral cotidiano, podemos ver que la condición de titularidad respecto del taxi, a priori, construye prácticas laborales específicas vinculadas a la propiedad de la herramienta de trabajo, la independencia y autonomía en su ejercicio, que podrían vincularse a determinados valores masculinos, como veremos en profundidad en el capítulo a continuación. Los siguientes fragmentos nos adentran preliminarmente en la cuestión:

“Me gusta que podés manejar tus tiempos, que estás muy conectado con vos en cuanto a que tu productividad depende de tu voluntad (...) la independencia es lo que más me gusta” (Roberto, Conductor y Titular de taxi, 45 años. Septiembre 2020, Buenos Aires, entrevista online).

“Lo que a mí me gustó desde el principio fue que en el taxi me iba a manejar yo mis horarios e iba a laburar cuando yo quería (...) yo decidía lo que iba a hacer, cuánto tiempo iba a trabajar, a qué hora, etc.” (Martín, Conductor y Titular de taxi, 31 años. Noviembre 2020, Buenos Aires, entrevista online)

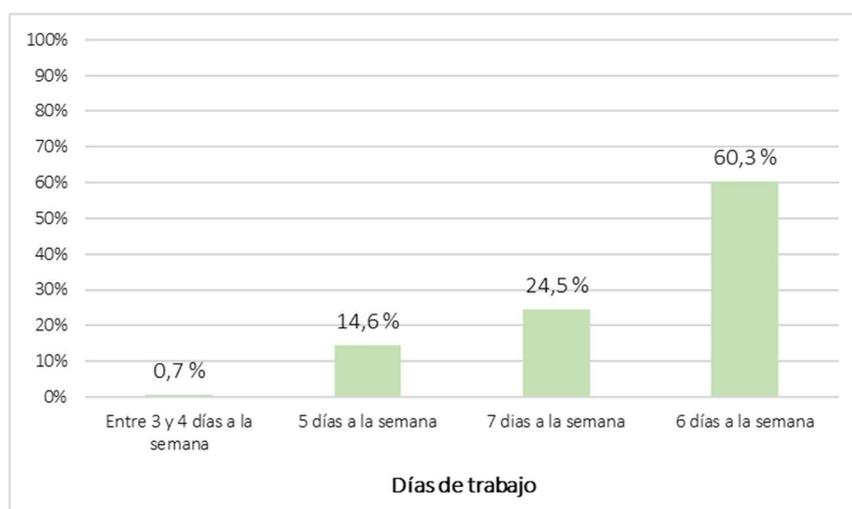
“Vos sos responsable de tu propio tiempo, vos facturas lo que querés laburar, no tenés un jefe que te marque el horario” (Esteban, Conductor y Titular de taxi, 45 años. Octubre 2020, Buenos Aires, entrevista online)

---

<sup>17</sup> El 85% de los encuestados no está afiliado a ningún sindicato (Encuesta digital a conductores de taxi varones de la CABA, 2020)

Con relación al servicio que tanto titulares como conductores brindan, el CTyT establece que deben hacerlo en autos con taxímetro incorporado (el cual mide la distancia recorrida y el tiempo de espera empleado en el viaje para otorgarle un valor) en los cuales se puede transportar hasta 4 personas<sup>18</sup>, brindando un servicio las 24 horas del día en turnos de mínimo 8 horas, los 365 días del año. En la práctica, vemos que el 60% de los encuestados trabaja 6 días a la semana, a excepción de algunos conductores (24,5%) que trabajan los 7 días. De las entrevistas en profundidad y conversaciones informales con los informantes, se deduce que este día “extra” es el domingo, ya que, al ser su día establecido como franco por el CTyT, pueden quedarse con el 100% de la recaudación en lugar de entregarle una parte al titular del auto por su alquiler.

**Gráfico 1. Distribución en porcentajes de la cantidad de días trabajados por semana por los taxistas encuestados. CABA. 2020.**



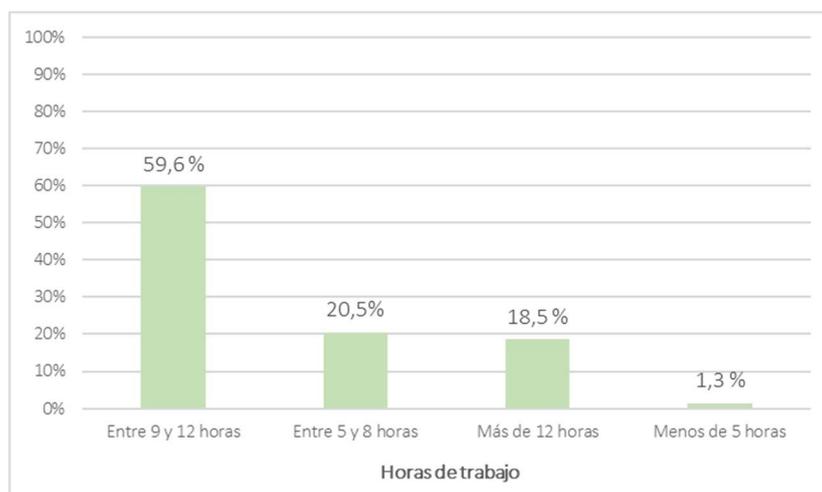
Fuente: elaboración propia con base a Encuesta digital a conductores de taxi varones de la CABA, 2020. N=150.

En la práctica, vemos que el 60% trabaja entre 9 y 12 horas diarias, superando el mínimo de 8 horas reglamentadas por ley. En conversación con los informantes pude constatar que para generar una ganancia que les permita cubrir sus necesidades básicas

<sup>18</sup> Durante la pandemia, el número de personas permitidas descendió a 3 (prohibición de trasladar personas pasajeras en el asiento de copiloto).

personales y familiares deben trabajar mínimo 12 horas diarias, especialmente quienes no son titulares de su vehículo.

**Gráfico 2. Distribución en porcentaje de cantidad de horas trabajadas por día por los taxistas encuestados. CABA. 2020.**



Fuente: elaboración propia con base a Encuesta digital a conductores de taxi varones de la CABA, 2020. N=150.

El trabajo de taxista, además de tener extensas jornadas laborales, también presenta dificultades asociadas a la falta de tiempos de descanso de calidad, una alimentación adecuada, y la falta de acceso a sanitarios o espacios de aseo adecuados. Si bien el 76,5% de los encuestados dice tomarse entre 30 minutos y 1 hora de descanso, principalmente dentro del taxi, en parques o plazas y en estaciones de servicio (Encuesta digital a conductores de taxi varones de la CABA, 2020), como su productividad y sus ganancias depende de ellos mismos suelen limitar el tiempo y los gastos en comida y bebida al mínimo.

Además, se trata de un trabajo, a priori, solitario, en el sentido de no compartir con otros compañeros un espacio determinado durante la jornada laboral, el taxista maneja solo. Los vínculos entre taxistas ocurren dependiendo de la voluntad de éstos de coordinar encuentros en el espacio público en los momentos de descanso. Estos lugares son conocidos por todos los conductores (el famoso “boca en boca”<sup>19</sup>) y son

<sup>19</sup> El término “boca en boca” hace referencia a la acción de transmitir cualquier tipo de información oralmente de persona a persona.

considerados puntos de encuentro frecuentes donde se reúnen fugazmente. Como veremos en esta investigación, el carácter móvil del trabajo, que dificulta el encuentro entre pares, también es sorteado por ellos mediante el uso de la tecnología (WhatsApp y Facebook), manteniéndose conectados ante cualquier eventualidad.

Los principales criterios según los encuestados para elegir sus zonas de trabajo, que se observan en la Tabla n°1, estos son: el flujo de personas (59%), el conocimiento que tienen de las zonas o barrios a los cuales se dirigen (55%), y horarios laborales de los pasajeros (46%), quienes marcan los recorridos. La distribución por casos permite observar que la mayoría emplea al menos dos criterios de elección de sus zonas de trabajo.

**Tabla n°1. Distribución en porcentaje de criterios de elección de zonas de trabajo por parte de los taxistas encuestados. CABA. 2020. Respuesta múltiple.**

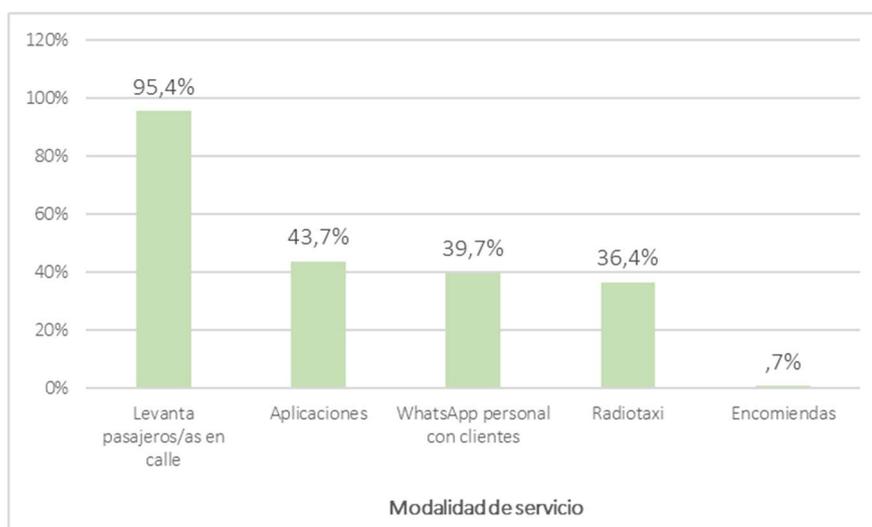
Criterios de elección de zonas de trabajo	Porcentaje de casos
Flujo de personas	58,9%
Conocimiento de la zona	55%
Horarios laborales	46,4%
Congestión vehicular	21,2%
Proximidad respecto del hogar	14,6%
Alumbrado	7,9%
Presencia policial	6,6%
Puntos de encuentro con otros compañeros	6%
Otros	5,6%
Presencia de paradas de taxi	2,6%
Total	224,5%

Fuente: elaboración propia con base a Encuesta digital a conductores de taxi varones de la CABA, 2020. N=150.

Este dato se complementa con la modalidad de ofrecimiento del servicio de taxis, donde el 95% de los encuestados levanta pasajeros en la vía pública, modalidad “tradicional” e histórica que se implementa desde la creación del taxi porteño (Gráfico

nº3). Los conductores encuestados también complementan esta modalidad con al menos una de las siguientes plataformas: Radiotaxi (36%), WhastApp con clientes personales (40%) y otras Aplicaciones como Taxi Premium, TaKsis, BA Taxi, etc. (44%).

**Gráfico 3. Distribución en porcentaje de modalidad de ofrecimiento del servicio de taxi por parte de los taxistas encuestados. CABA. 2020. Respuesta múltiple.**



Fuente: elaboración propia con base a Encuesta digital a conductores de taxi varones de la CABA, 2020. N=150.

Es importante destacar que a partir de la nueva Ley de Modernización de Taxis (2019), los taxistas tienen la obligación de adherirse al menos a una aplicación de viajes, esto también explica los porcentajes elevados. Sin embargo, resulta destacable que WhatsApp supere en uso a otra de las modalidades tradicionales como lo es Radiotaxi, ya que habla de un cambio o adaptación de la dinámica de trabajo que incorpora otras herramientas tecnológicas más contemporáneas y habilita una vía de comunicación más directa e interpersonal con los pasajeros.

Retomando las palabras de Carlos, *“el taxi tiene la mitad del trabajo rutina y la mitad no es rutina. ¿Cuál es la rutina? Manejar y que todas las calles siempre son las mismas (...) pero ese viaje es único e irrepitible”* (Conductor y Titular de taxi, 42 años. Octubre 2020, Buenos Aires, entrevista online); el trabajo de conductor de taxi contiene una parte rutinaria y repetitiva, que se pone en juego en constante movimiento, pero también una dinámica imprevisible resultante de las interacciones

que suceden en la jornada de trabajo, ya sea con pasajeros dentro del taxi, con otros actores de la vía pública, y entre colegas. Son estos elementos los que analizaremos para indagar sobre las representaciones sociales de los conductores de taxi en torno al trabajo y a determinados ejercicios de la masculinidad.

## Capítulo 2

### Los malos de la película. Representaciones sociales de los conductores de taxi

En este capítulo se analizan las representaciones sociales de los conductores de taxi a la luz de los procesos de construcción de las masculinidades en el espacio público urbano, lo que Fuller llama la configuración exterior de lo masculino (1997, p. 140). Si la mirada de les *otres* repara en lo que la autora denomina como el núcleo de la masculinidad (virilidad y disposiciones naturales), los taxistas lo reelaboran y complejizan con una de las dimensiones legitimantes de la masculinidad: el trabajo. Estas representaciones sociales “propias” se vinculan con la idea de hombría en tanto cualidad adquirida culturalmente, asociada a la responsabilidad laboral, el sostenimiento de la familia y el reconocimiento social de otros varones.

La tesis del mismo establece que las representaciones de les *otres*, muchas veces cargadas de valoraciones negativas, terminan por permear la construcción de un *nosotros* taxista. Esta construcción no es homogénea ni estática. Said<sup>20</sup> (1997) brinda

---

<sup>20</sup> En *El Orientalismo*, el autor analiza la construcción de la otredad en torno a Oriente, desde la perspectiva de Occidente. Las imágenes, ideas, valorizaciones y aproximaciones a Oriente como un *otro* (aparentemente homogéneo) se manifiestan en la forma de describir, aprehender y en última instancia colonizar territorios orientales. Said dirá que el conocimiento que construye Occidente sobre Oriente no es objetivo, sino político y situado, y responde a la necesidad de crear una imagen de un otro-distinto-desconocido-peligroso funcional a los intereses de las principales potencias europeas y norteamericana. La existencia de un otro también establece los límites de un nosotros, que necesita diferenciarse de aquello que pretende excluir; sobre este punto se monta la idea de un *otres/nosotros* taxista, desarrollado en este capítulo.

importantes pistas para entender este proceso: me permite analizar las representaciones sociales que crean y ponen en circulación los taxistas desde su construcción colectiva de un *nosotros*, construida en diálogo con las ideas e imágenes que la sociedad (*otros*) tiene sobre ellos, exponiendo el nexo entre el ejercicio del trabajo y una determinada construcción de la masculinidad que éste demanda o moldea.

El capítulo se divide en dos apartados. En el primero focalizo en la mirada de los otros, es decir, en la dimensión pública de la masculinidad. Para abordarla divido esta dimensión entre aquellas representaciones asociadas a la virilidad y la seducción, por un lado, y a la competencia y la agresividad, por el otro. En segunda instancia, analizo la construcción de un *nosotros* taxista, asociado al trabajo y a la profesión como aspectos relevantes para la construcción de la masculinidad.

Para abordar esta problemática tomo la definición de representación social brindada por Jodelet (2009), quien la entiende como “*una forma de conocimiento específico, el saber de sentido común, cuyos contenidos manifiestan la operación de procesos generativos y funcionales socialmente caracterizados*” (p. 474). Esto implica pensar las representaciones sociales como una forma de pensamiento práctico que permite interpretar y pensar nuestra realidad cotidiana, individual y colectiva, para clasificar situaciones, acontecimientos, objetos, experiencias. Son una forma de conocimiento socialmente elaborado y compartido, que hacen a la construcción social de la realidad. En línea con lo que plantea Menéndez (2021) en esta investigación me sitúo desde una orientación teórica-metodológica que distingue entre representaciones sociales y prácticas sociales, sin negar la relación que existe entre ambos conceptos.

En amplios sectores sociales de la CABA se producen y proliferan toda una serie de representaciones acerca de cómo son los taxistas. Éstas reproducen diversos prejuicios y estereotipos, y forman parte de un entramado intersubjetivo, complejo, fragmentario e inacabado de imágenes públicas y experiencias colectivas en las memorias de la ciudad. La memoria humana no es acumulativa, recordar siempre implica un acto selectivo en el que actúa el olvido y la transmutación de las experiencias. Es desplazar la mirada retrospectiva y recomponer un paisaje distinto del pasado. Este rompecabezas incompleto por definición, cuyos fragmentos de historia, relaciones y articulaciones se componen en la certeza de que las figuras creadas son siempre contingentes, se definen en coyunturas políticas e históricas específicas. Al evocar el imaginario o las representaciones sobre los conductores de taxi, no sólo se

indaga en la memoria, sino más bien en aquello que persiste o se resiste a ser olvidado, que aparece una y otra vez en lo cotidiano, anclando esas representaciones individuales a las colectivas (Archuf, 2013).

Asimismo, abordar las representaciones sociales desde la idea de *circulación* implica, en primer lugar, pensarlas simbólicamente como conceptos, ideas y emociones que se transmiten y comparten colectivamente dentro de lo que Stuart Hall (1997) denominó el circuito de la cultura, donde otorgamos significados a las cosas a través de su representación (las palabras que usamos para describirlas, las historias a las cuales las asociamos, las imágenes que nos producen, las emociones a las cuales las asociamos). Estas representaciones están atravesadas por el lenguaje y las dinámicas de poder que constantemente actualizan y modifican el significado que se le otorga a las cosas, así como también desde qué lugar estos significados son producidos y puestos en circulación. Este último punto se relaciona con la segunda implicancia que tiene aquí el término *circulación* para referirnos a las representaciones sociales, y es donde el nuevo paradigma de la movilidad resulta útil para abordar esta cuestión. Previamente, se mencionó que el nuevo “giro de la movilidad” (Sheller y Urry, 2006) implica abordarla en tanto práctica social con sentido, como experiencia que produce cultura y expresa relaciones sociales y de poder. Es así que las representaciones sociales de los conductores de taxi son resignificadas y puestas en circulación *en-movimiento* en el espacio público de la ciudad, aspecto que debe ser tenido en cuenta a la hora de pensar la mirada de les *otres*, que los taxistas toman para crear sus propias representaciones sociales de aquello que consideran ser varones y taxistas.

Ahora bien, cuando hablamos de representaciones masculinas iluminamos una especificidad de estas “cosmovisiones de mundo” que necesitan pensarse a partir de tres ejes estructurales, según Norma Fuller (1997): lo viril, lo doméstico y lo público. El primero tiene que ver con las manifestaciones corporales y disposiciones naturales de los varones, vinculadas a la biología y su relevancia a la hora de vincularse entre pares; el segundo se asocia a la vida familiar, a las posiciones que los varones adoptan en relación al resto de los miembros de su familia, y en consecuencia, al rol que ocupan dentro del hogar. Finalmente, el tercer eje hace referencia al ámbito productivo, político y laboral, que se lleva adelante en el espacio público y oficia de soporte discursivo y legitimante de la masculinidad (p.278).

A continuación, se analizarán más en profundidad las representaciones sociales de los taxistas a la luz de estos tres ejes de análisis de la masculinidad, teniendo en cuenta la mirada de los otros y sus implicancias en la construcción de un nosotros taxista.

## **2.1 La mirada de los *otros***

Quien haya transitado alguna vez la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, ya sea de manera excepcional o cotidiana, seguramente haya notado -difícil no hacerlo- la flota de taxis que circulan por la ciudad. Muchas personas incluso hayan viajado en taxi más o menos seguido, para ir o volver del trabajo, para evitar mojarse un día de lluvia o esperar en el espacio público nocturno. Mientras me encontraba realizando trabajo de campo, bastaba con mencionar vagamente la temática de la investigación para que las personas comenzaran a contarme anécdotas vinculadas con taxistas y viajes en taxi. Algunas de ellas eran experiencias personales, otras reproducciones de noticias que cada tanto ponen el foco en los conductores de taxi de la CABA y las dinámicas que introducen en el espacio urbano. La cuestión que más llamó mi atención en los términos de esta investigación es que, de alguna forma u otra, la sociedad tiene ideas, figuras, escenas e imágenes delimitadas -tal vez incompletas- y formadas sobre los conductores de taxi, que se encuentran representadas en la cultura popular asociadas a la calle, la nocturnidad, la experiencia, la seducción, la agresividad, y que combinan distintas capas históricas acerca de quiénes son los taxistas.

Para referirme a las representaciones sociales de los conductores de taxi ligadas a determinadas formas de entender y encarnar lo masculino, me sirvo del concepto de *repudio* de Fuller (1997, p. 140), quien retomando a Butler (1993) y la noción de lo abyecto, establece que la masculinidad se define permanentemente a partir de aquello que rechaza, permitiendo a los varones contrastar con algo (lo femenino) y así establecer los contornos de sus identidades masculinas.

El aspecto natural de la masculinidad está asociado a los órganos sexuales y a la fuerza física, es decir, disposiciones naturales que son vistas como innatas e inamovibles. Estas cualidades naturales constituyen el aspecto no domesticable de la masculinidad, y se vinculan con la valentía, el uso de la fuerza física y la sexualidad

activa. La virilidad es un componente clave a la hora de desenvolverse en el espacio público, donde se vuelve necesaria la competencia, la rivalidad y la seducción como formas de reafirmar la masculinidad (y la heterosexualidad) frente a otros varones.

### 2.1.1. Rolando Rivas taxista

Retomando las configuraciones de lo masculino que se ponen en juego a la hora de caracterizar la masculinidad de los taxistas, resulta relevante recuperar a esta altura una de las telenovelas más populares de la década del setenta en Argentina, que hasta el día de hoy resuenan ecos en la memoria porteña. Me refiero a la telenovela Rolando Rivas Taxista (1972-1973)<sup>21</sup>. Ésta narra la historia de un conductor de taxi porteño oriundo del barrio de Boedo, trabajador, honesto, que incansablemente yira<sup>22</sup> por la ciudad con su taxi para sostener económicamente a su familia. Es durante una jornada laboral que conoce a una joven de 17 años de clase alta, que se sube a su taxi y busca consuelo en el conductor, con quien comienza un apasionado romance. Rolando Rivas es representado como un trabajador argentino, sacrificado y honrado jefe de familia, pero siempre poseedor de una virilidad indomable por las responsabilidades que impone el ámbito doméstico.

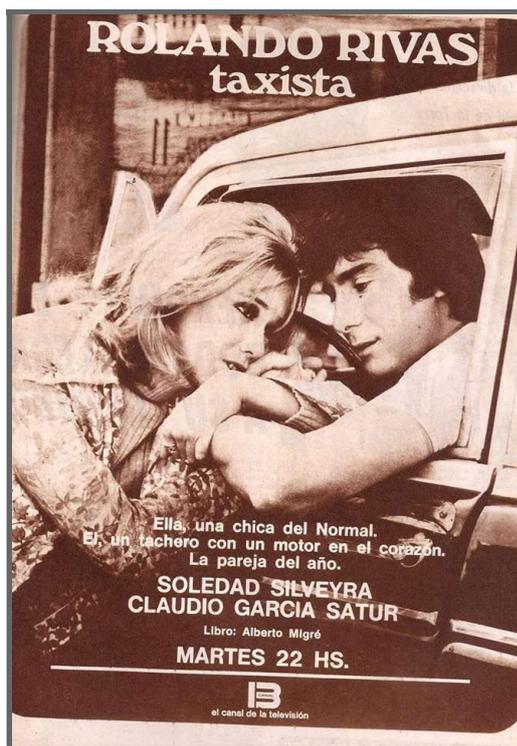
---

<sup>21</sup> La serie de TV fue emitida entre 1972 y 1973 en Canal 13, guionada por Alberto Migré y dirigida por Roberto Denis. El reparto de la telenovela incluía a Claudio García Satur (como Rolando Rivas), Soledad Silveyra (como Mónica Helguera Paz), Nora Cárpena, Marcelo Marcote, Mabel Landó, Arnaldo André, Miriam Antelo, Carlos Artigas, Leonor Benedetto, Eloísa Cañizares, Pablo Codevila, entre otros. En 1974 parte del elenco también formó parte de la película "Rolando Rivas Taxista", guionada y adaptada al formato de largometraje por Rodolfo M. Taboada y Roberto Talice, dirigida por Julio Saraceni y producida por Argentina Sono Film S.A.C.

<sup>22</sup> De acuerdo a la Real Academia Española, el término *yirar* proviene de *yira*, que se define como "*prostituta callejera*". Por su parte, la Universidad Nacional de Tres de Febrero en su Diccionario Latinoamericano de Lengua Española complementa y actualiza su significado: "*Deambular, callejear (en la cultura tanguera) (...) "ejercer la prostitución buscando los clientes en la calle" ha caído en desuso. Hoy significa establecer intenso contacto visual, merodear con intención erótica, ofrecerse para relación carnal inmediata*". Los conductores de taxi utilizan el término para hacer referencia a la actividad cotidiana de circular en sus taxis por la ciudad, aguardando a ser detenidos por personas pasajeras; *yirar* es, en este caso, una modalidad de trabajo remunerado, mediada por el uso del automóvil. El punto en común entre el trabajo del conductor de taxi y una persona que ejerce el trabajo sexual en el espacio público radica en su movimiento constante en búsqueda de clientes.

Observatorio de Glotopolíticas, Programa Latinoamericano de Estudios Contemporáneos y Comparados, *Diccionario Latinoamericano de la Lengua Española*, Universidad Nacional de Tres de Febrero, 2014.

Imagen n°1. Afiche promocional de la telenovela Rolando Rivas taxista, 1972.



Fuente: Extraída de internet, 2021. Fuente: lmbd.

La telenovela expone la diferencia entre esa masculinidad exterior/pública y doméstica, donde la oposición calle/hogar opera como un espacio transicional entre las dimensiones domésticas y exteriores de la masculinidad: la casa está asociada a lo femenino, mientras que los varones pertenecen a la calle. Rolando Rivas es presentado como un hombre de familia, responsable y proveedor en el ámbito doméstico, pero se separa de este espacio asociado a lo femenino mediante sus manifestaciones de virilidad en la calle, donde se desenvuelve como un hombre seductor y libre en términos de fidelidad amorosa/sexual que impone el matrimonio. Podemos pensar que es por esta preeminencia de la construcción masculina -y su contraparte abyecta- que en la memoria de porteños y porteñas resuena con más nitidez las cualidades de seductor de Rolando Rivas y sea más nebulosa su contraparte como hombre de familia.

En esta línea, durante el trabajo de campo en el grupo de Facebook Taxistas Argentinos apareció mencionada la canción “Historia de taxi” de Ricardo Arjona (cantautor guatemalteco). Ésta cuenta la historia de un taxista que se encuentra circulando de noche en búsqueda de personas pasajeras, cuando divisa una mujer que

frena su taxi. La descripción física de ella tiende a la hipersexualización<sup>23</sup>, destacando su presencia llamativa y su atuendo provocativo, que contrastan con el paisaje gris de la ciudad y su estado emocional. El siguiente fragmento lo ejemplifica:

“Era un día de esos malos donde no hubo pasaje. Las lentejuelas de un traje me hicieron la parada. Era una rubia preciosa. Llevaba minifalda, el escote en su espalda llegaba justo a la gloria. Una lágrima negra rodaba en su mejilla, mientras que el retrovisor decía: ‘ve, que pantorrillas’” (Fragmento de la canción Historia de taxi, Ricardo Arjona, 1994).

A medida que la canción continúa, el taxista le ofrece fuego y ella le cuenta sus desencuentros amorosos, ante los cuales él se pone a disposición para “vengar” su honor y corazón roto, y finalmente terminan en la cama. La situación que narra la canción sucede en el espacio semi privado del taxi, donde el taxista puede admirar a través del espejo retrovisor el cuerpo de la mujer, mientras ella le cuenta su “mal de amores”, generando un vínculo de confianza que termina en un encuentro sexual. Resulta interesante destacar aquí la idea del taxi como un espacio de confianza entre la pasajera y el conductor, el taxista es a la vez un servidor y un seductor: no sólo traslada a la joven a su destino, sino que también se pone a disposición para vengar su honor. El taxi se vuelve un espacio donde la virilidad y el trabajo se entrecruzan.

Esta representación del taxista amante y seductor también es retomada por ellos mismos a modo de broma en el grupo de Facebook Taxistas Argentinos. Lyman (1995) define la broma como un estilo de conversación en el cual los varones se ridiculizan unos a otros, generalmente con insultos o comentarios referidos a los atributos asociados a lo masculino (o la falta de ellos), como la fuerza física, la capacidad sexual, la adopción de actitudes femeninas, entre otros. Fuller dirá que la broma entre varones permite delimitar las fronteras que no deben cruzar por temor a la feminización,

---

<sup>23</sup> Como contrapunto de esta escena que narra el tema de Ricardo Arjona, que podríamos catalogar como cosificadora de las mujeres en términos sexuales, Carolina Spataro (2013) investigó sobre la participación activa de mujeres en el club de fans del cantante, los sentidos que ellas le otorgan a este espacio colectivo y los modos en los cuales resignifican ciertos mandatos de la femineidad en torno al hogar y la familia, reivindicando su autonomía y la decisión sobre el uso de su tiempo empleado en actividades del club de fans. Los hallazgos de Spataro evidencian la necesidad de abordar el estudio de las masculinidades y sus representaciones en la cultura popular siempre en diálogo con las teorías feministas, para no caer en estereotipos antagónicos y estancos respecto de la masculinidad y la femineidad.

apelando a definir lo masculino de manera estable. Por ejemplo, un conductor posteó la siguiente foto:

Imagen n°2. Foto intervenida con fines caricaturescos y humorísticos.



Fuente: grupo de Facebook "Taxistas Argentinos", 11/11/2020.

En ella se muestra un varón joven con un estado físico musculoso, tatuajes, alhajas y un reloj imponente manejando un auto moderno, acompañada por la leyenda: *"cuando pides un taxi y llega el divorcio en persona"*, haciendo alusión a una hipotética situación en la cual el taxista seduce mujeres que se encuentran en pareja, quienes no pueden resistirse a sus encantos y tienen un amorío con él. La idea del conductor de taxi que resulta irresistible al género femenino y las seduce mientras maneja en su taxi opera como un mandato de masculinidad a veces deseable, pero muchas veces inalcanzable, a tal punto que el tema es abordado a modo de broma o de sátira por ellos mismos.

Encontramos otro ejemplo similar en el mismo grupo de Facebook, donde los conductores fueron invitados por el administrador a comentar mentiras que suelen decir los taxistas cuando conversan con otros colegas, y entre todos los comentarios se destacan aquellos que se asocian a alcanzar una buena recaudación con el taxi, conquistar mujeres y cumplir con ciertos estándares estéticos y de desempeño viril. Aquí extraigo algunos mensajes que llamaron mi atención:

Hice 4 viajes a Ezeiza y en el último la rubia se enamoró de mí y me voy a vivir a Miami (Usuario del grupo de Facebook Taxistas Argentinos, 02/11/2020).

El sábado me iba con 5.500 pesos, y me enganché una pasajera en Palermo, fuimos a tomar algo y me llevó a pernoctar a la casa y me volví a la madrugada...de camino a casa me salió un viaje a Ezeiza por la App de Premium. (Usuario del grupo de Facebook Taxistas Argentinos, 02/11/2020)

Es la primera vez que me pasa. (Usuario del grupo de Facebook Taxistas Argentinos, 02/11/2020)

Soy rubio y de ojos azules. (Usuario del grupo de Facebook Taxistas Argentinos, 02/11/2020)

Si bien los comentarios constituyen una parodia o burla exagerada de cuestiones sobre las cuales un taxista podría hacer alarde frente a otros, la conquista del género femenino sigue siendo un factor de validación y reconocimiento entre pares. En el primer fragmento se deja entrever una idea de éxito o logro masculino en dos sentidos: en primer lugar, se espera que un conductor de taxi genere una buena recaudación diaria, lo cual implica sacrificio y trabajo duro; en segundo lugar, como taxistas resultaría deseable lograr que una mujer de pelo rubio se enamore de ellos (rasgo de belleza que se entiende como hegemónica) y logren irse del país. La elección del destino no es un dato casual. La idea del viaje a Miami contiene una fuerte connotación a cierta memoria colectiva asociada a la década de los noventa, momento político caracterizado por la consolidación neoliberal en Argentina. Durante los años noventa se impone un modelo económico denominado la convertibilidad<sup>24</sup>, el cual posibilitó a una parte de la población acceder a cierto consumo de bienes y viajes:

---

<sup>24</sup> El proceso de ajuste estructural que se llevó a cabo en la Argentina en la década de los '90 tuvo una serie de transformaciones entre las incluyeron la subordinación de la moneda al patrón dólar con la convertibilidad: esto significó que cada peso pasó a valer un dólar. Esta virtual dolarización de la economía fue acompañada de privatizaciones de empresas públicas, disminución drástica de las funciones de la administración estatal; una profunda reestructuración de la relación capital-trabajo; desregulaciones; apertura al mercado mundial; cambios en la estructura tributaria, etc.

Y aunque la bonanza no fue compartida por todos los sectores, lo más destacable es que permeó como valor al conjunto de la sociedad...una parte significativa de los argentinos tuvo acceso al crédito para adquirir viviendas, autos electrodomésticos u otros bienes de consumo. Este fue, sin lugar a dudas, un sustrato material fundamental para entender la construcción de la prolongada hegemonía del menemismo. (Borón y Thwaites Rey, 2004)

Tal como plantean los autores, esta “bonanza” consolidó un consenso no sólo en los sectores medios de la sociedad que podían viajar, por ejemplo, a Miami, sino también, sectores que estaban marginados a partir de la implementación de las políticas de ajuste neoliberales. Volviendo a la cita sobre Miami, ese destino “aspiracional” construye cierta idea de progreso o del acceso a una mejor vida. Ésta muestra el deseo de alcanzar el éxito, que implica conquistar una mujer portadora de belleza hegemónica, asociada a un nivel socioeconómico alto, para irse a vivir a una vida con lujos.

La idea de progreso económico se repite en el segundo fragmento, donde la aspiración no sólo es lograr una buena recaudación con el taxi sino también conquistar una pasajera residente en el barrio de Palermo (uno de los barrios con el nivel socioeconómico más alto de la CABA)<sup>25</sup> y concretar un encuentro sexual con ella. El hecho de “pernoctar” en la casa de la mujer otorga más veracidad a la supuesta afirmación, da una idea de concreción de la conquista, no sólo la sedujo, sino que posteriormente logró llegar a la cama con ella. Este aspecto constituye una afirmación pública de la virilidad del conductor de taxi, que demuestra a sus pares que logra

---

<sup>25</sup> La Dirección General de Estadística y Censos del Ministerio de Hacienda y Finanzas del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires analizó la Distribución porcentual de población por condición de pobreza multidimensional según comuna, para el año 2019, donde se observa que la comuna de Palermo tiene un 92.4% de población por fuera de las condiciones de pobreza multidimensional (sólo está por delante la comuna 2 con 94,8%, correspondiente al barrio de Recoleta). El análisis contempla aquellos hogares que sufren carencias de determinados bienes, servicios y actividades considerados necesarios para vivir dignamente: alimentación, salud y cuidados, vivienda y servicios, equipamiento del hogar, y privación social y educación. A partir de este dato podemos inferir que si bien el barrio de Palermo alberga habitantes en situación de pobreza multidimensional, el porcentaje es menor y los habitantes que viven en la comuna tienen sus necesidades básicas ampliamente satisfechas. (Distribución porcentual de población por condición de pobreza multidimensional según comuna. Ciudad de Buenos Aires. Año 2019).

seducir mujeres sin tener que pagar (trabajo sexual) o tener una pareja estable (matrimonio).

A su vez, esto se vincula con la idea de desempeño o performance sexual satisfactoria: un varón no sólo debe seducir mujeres para alcanzar un encuentro sexual con ellas, también deben tener un buen desempeño durante el acto sexual. Esta idea se ve plasmada en el tercer fragmento seleccionado, donde “*es la primera vez que me pasa*” hace alusión a algún problema de desempeño que impide concretar el encuentro sexual, frecuentemente vinculado a la falta de una erección. En este caso, el uso que hace el taxista de esta frase es inverso, implicando que, por el contrario a lo que afirma el postulado, estas dificultades en el desempeño sexual serían frecuentes. Recordemos que la consigna del posteo en el grupo de Facebook invitaba a los conductores a contar mentiras que dicen los taxistas al conversar con otros colegas: de acuerdo a esta frase, los taxistas pueden hablar y hacer alarde de sus conquistas, pero luego no podrían concretar de manera viril y satisfactoria un encuentro sexual con el género femenino, serían impotentes. En su trabajo de investigación con trabajadores petroleros en el sur de la Argentina, Palermo (2017, p.117) también observa un vínculo similar entre el chiste y el ejercicio de una masculinidad viril, donde los trabajadores bromean con las largas ausencias de sus hogares que les exige el trabajo y la imposibilidad de tener sexo con sus esposas: el chiste estaría en que hay más sexo en el pozo petrolero que en sus hogares, ya que se pasan el día hablando de ello pero cuando vuelven a sus casas no se concretan los encuentros sexuales con sus parejas.

Finalmente, y en línea con los primeros dos fragmentos, el último de ellos retoma la idea de belleza hegemónica deseable no sólo en las mujeres sino también en ellos: la frase “*soy rubio de ojos azules*” marca qué estética y rasgos físicos creen que son deseables en un varón por parte del género femenino. En este sentido, la afirmación representa lo contrario: ni el taxista que la afirma ni la mayoría de los conductores (en líneas generales) tendrían estos rasgos físicos que se presumen deseables para seducir mujeres con éxito. De hecho, la representación del taxista que encarna socialmente Rolando Rivas tampoco porta estos rasgos de belleza hegemónica.

Las representaciones sociales de los conductores de taxi operan como factor externo que se encuentra internalizado por los conductores, y puede generar presiones a nivel grupal para sostener, validar y encarnar esta imagen de taxista seductor, regulando qué conductas son deseables o esperables para el conjunto de conductores

que se desempeñan laboralmente en el espacio público urbano. Fuller (1997) dirá que a través de los relatos de hazañas sexuales que surgen en conversaciones entre varones se va construyendo una narrativa de masculinidad en su versión viril (p.141). Otros autores como Viveros Vigoya y Ramírez (1997, p.109) también estudian el desempeño sexual de los varones en dos ciudades latinoamericanas, articulando la sexualidad con el poder: es mediante demostraciones públicas de virilidad que los varones compiten entre sí por la validación de una masculinidad que permanentemente se encuentra amenazada, por eso deben sostener una actitud de conquista y sexualidad activa frente a otros varones, aunque, como en los ejemplos citados, esto no sea del todo cierto.

En conversación con uno de mis informantes, la imagen del taxista seductor y viril también representa un mito, un relato que circula entre los conductores que hace al despliegue de virilidad en el espacio laboral, para recibir el reconocimiento de sus pares:

Hay historias fantasmas, como la de que los tacheros se encaman con mujeres...que nunca me pasó...(…) Todos son He-mann o Brad Pitt y después muchos no llegan a fin de mes” (...) En el grupo que tengo ahora con otros taxistas hay un par así, que les gusta vestirse bien, con su cadenita, con su perfumito, con su look de pelo, y después tenés a los otros que ni se lavan los dientes para ir a laburar. Pero bueno, el mito existe, pero es sólo eso...No existe un Rolando Rivas, no hay. (Esteban, Conductor y Titular de taxi, 45 años. Octubre 2020, Buenos Aires, entrevista online)

La cita anterior resulta útil para comprender varias cuestiones: en primer lugar, expone las formas en las cuales operan las representaciones sociales de la masculinidad - en este caso de los taxistas, encarnadas en la figura de Rolando Rivas - vinculadas a los mandatos del desempeño sexual y la virilidad; existe una distancia entre este ideal de varón y la realidad cotidiana de los conductores de taxi, que se complejiza y excede el terreno de la conquista sexual: cuando el informante habla de “*no llegar a fin de mes*” hace referencia no sólo a la presunta capacidad de seducir y conquistar mujeres, sino que dicha conquista debe ir acompañada del éxito económico. Este *deber ser* masculino, que implica poder sostenerse y sostener económicamente a su familia, pero sin renunciar a prácticas de virilidad y seducción, se pone en juego como performance para otros conductores, pero no serían más que “*historias fantasmas*”, en términos de

Esteban. En segundo lugar, se vuelve a ver la cuestión de los imperativos estéticos de masculinidad hegemónica, al mencionarse actores de películas como He-Mann y Brad Pitt, ambos jóvenes, con cuerpos esculturales y musculosos, portadores de rasgos hegemónicos de belleza (rubios de ojos claros), que contrastan con la estética rioplatense de Rolando Rivas con la que popularmente se representa a los taxistas. En tercer lugar, el enunciado también nos habilita a pensar el vínculo entre una masculinidad hegemónica (Connell, 1997, p.40) en tanto estrategia corrientemente aceptada por los conductores de taxi, y la multiplicidad de formas de masculinidad que existen: hay taxistas que aspiran a ciertos estándares estéticos y otros que no se preocupan por ello, pero sí opera sobre todos ellos el mito del taxista seductor que conquista mujeres mientras circula por la ciudad.

Podríamos decir, entonces, que la figura de Rolando Rivas no opera tanto como un modelo de masculinidad aspiracional, sino como un imperativo que los conductores sienten que deben desempeñar para validar su masculinidad entre pares, aunque esto no tenga un correlato en la realidad. Gustavo<sup>26</sup>, uno de mis informantes clave, al ser consultado por anécdotas de conquista dentro del taxi confirma lo expresado por Esteban en la cita anterior: si bien pueden existir situaciones como la de Rolando Rivas Taxista, opera más como un mito o representación social que circula entre taxistas:

Mira, yo desde que estoy con el taxi que estoy en pareja, ya hace 26 años más o menos, así que mi respuesta siempre fue esa, que estoy en pareja. Ante el avance de algún pasajero o pasajera siempre fue un: “muchas gracias, pero estoy en pareja”. (Gustavo, Conductor y Titular de taxi, 48 años. Octubre 2020, Buenos Aires, entrevista online)

Las licencias que se toma Rolando Rivas en la telenovela, en relación a mantener un vínculo extramatrimonial con una joven de clase alta, escindiendo la esfera doméstica (asociada a lo femenino) de la esfera pública (asociada a la virilidad), no son necesariamente puestas en valor por todos los conductores, sino que operarían meramente en el proceso de validación entre pares: aunque no sean seductores o infieles, puede ser necesario afirmarlo para recibir el reconocimiento por parte de otros taxistas.

---

<sup>26</sup> Actualmente, Gustavo vive solo, pero permanece casado con su mujer, con quien tiene 2 hijos mayores de edad.

Actualmente las demostraciones de masculinidad viril son resignificadas por los propios taxistas en un contexto social y político en el cual los movimientos feministas permearon la opinión pública y las violencias por motivos de género dejaron de ser aceptadas socialmente. El 3 de junio de 2015 fue un punto de inflexión en la amplificación y visibilización de los reclamos de los movimientos feministas, donde una multitud de mujeres y LGBTI+ salieron a las calles en muchas ciudades del país para reclamar políticas públicas concretas para abordar la problemática de la violencia por motivos de género, apoyadas por figuras públicas provenientes del periodismo y la actuación, lo cual otorgaba un margen de legitimidad mayor ante la opinión pública. Uno de los principales efectos de lo que de ahora en más sería conocido como el 3j - “*Ni Una Menos*” fue problematizar la categoría de “violencia doméstica” en tanto hecho privado, para empezar a hablar de violencia de género como fenómeno social y colectivo producto del sistema patriarcal (Natalucci, Rey, 2018). Este contexto fomentó los debates públicos en torno a la ampliación de derechos (como por ejemplo el derecho al aborto legal, seguro y gratuito), en medios de comunicación masivos, en espacios de trabajo, en redes sociales e incluso en conversaciones al interior de grupos familiares, de amigos, organizaciones sociales, etc.

Al abordar la problemática de la violencia de género en el espacio público vemos que el 90% de los taxistas encuestados dijeron no haber sido testigo de una situación de acoso callejero ejercida por un taxista hacia una mujer. Y del 10% que sí dijo haber sido testigo de un hecho de acoso, manifestaron que se acercaron al taxista y le dijeron que se detuviera, o a la víctima para ver si necesitaba algo (Encuesta digital a conductores de taxi varones de la CABA, 2020). A partir de estos datos podríamos reflexionar sobre dos cuestiones: la primera, vinculada al proceso de reconocimiento de una situación de acoso, que permitiría que los conductores puedan identificar un hecho de estas características. Resulta destacable que ante las estadísticas alarmantes de acoso callejero<sup>27</sup> y la cantidad de horas que los taxistas permanecen en el espacio

---

<sup>27</sup> La encuesta sobre acoso callejero en la CABA “*Paremos el acoso callejero*”, realizada en 2016 por el Instituto de Investigación Social, Económica y Política Ciudadana, arroja que el 100% de las mujeres sufrieron al menos una situación de acoso a lo largo de sus vidas, comenzando a muy temprana edad (entre los 9 y los 22 años). Entre los hechos de acoso más frecuentes se encuentran los bocinazos o silbidos (84%), comentarios sobre su apariencia (70%) y comentarios sexualmente explícitos (50%). En menor medida, pero con grados de violencia más explícita, la encuesta arroja que al 37% de las encuestadas un hombre le mostró sus genitales, al 29% la tocaron con intenciones sexuales y un 20% un hombre se masturbó frente a ella. Las situaciones de violencia de género en el espacio público

público la gran mayoría de los encuestados no hayan sido testigo de una situación de acoso. Ante la falta de datos empíricos para constatar el porqué de esta situación, sí podemos pensar que los taxistas no cuentan con suficientes herramientas para poder reconocer qué constituye un hecho de acoso callejero. La segunda cuestión tiene que ver con el grado de involucramiento de los conductores en términos de intervención y la reacción ante la pregunta que vincula un hecho de acoso con un taxista. Durante las entrevistas en profundidad, al dialogar sobre una noticia reciente de una joven que debió arrojar de un taxi en movimiento por temor a ser secuestrada por el conductor, algunos taxistas se distanciaron de esa situación, que excede la demostración pública de virilidad y entra en el terreno del abuso sexual<sup>28</sup>:

Me parece que cabe destacar que el taxista por más que no parezca es un ser humano...el taxista es gente como cualquiera, y tenés gente más rayada, más intolerante, y gente más tolerante (Carlos, Conductor y Titular de taxi, 42 años. Octubre 2020, Buenos Aires, entrevista online)

Por su parte, el más joven de los entrevistados sostuvo:

El hecho es que yo les digo siempre [a las personas pasajeras] que [el taxista] es como la persona que se sube al taxi, es parte de la sociedad. [...] El taxista no es una persona diferente, es lo mismo, todos vemos lo mismo, sufrimos lo mismo y hasta quizá hacemos lo mismo. (Martín, Conductor y Titular de taxi, 31 años. Noviembre 2020, Buenos Aires, entrevista online)

Tanto Carlos como Martín, al insistir en que los conductores de taxi son parte de la sociedad, están tácitamente dialogando con aquellas representaciones sociales de los taxistas que oscilan entre seducción y agresión sexual. Un taxista puede tener una actitud seductora que excede el consentimiento por parte del género femenino, pero esto no sería algo exclusivo de este grupo, sino que sucede con otros varones en

---

profundizan las desigualdades de género, en tanto las mujeres y LGBT+ deben implementar “estrategias” de movilidad específicas para resguardarse y sentirse seguras.

<sup>28</sup> En abril de 2015 se dio a conocer el caso de una joven que denunció haber sido violada por un taxista mientras volvía de madrugada a su casa. La noticia cobró gran relevancia en los medios de comunicación masivos principalmente por el hecho de que el conductor aún permanece prófugo de la justicia. Recuperado de: “*El duro testimonio de...*” (13/02/2017). Diario Clarín.

general, es algo propio del género masculino y no exclusivo de los taxistas. Estos fragmentos nos dan algunas pistas de la construcción de ese de ese *nosotros*, cómo perciben que son vistos en relación a la puesta en práctica de una masculinidad viril, a qué características se sienten asociados y sobre cuáles intentan poner un distanciamiento. Anteriormente observamos que la figura de Rolando Rivas opera como un mito/mandato de la masculinidad viril entre los conductores de taxi, que deben tener una actitud seductora y conquistar al género femenino. Esta actitud no sólo está legitimada, sino que hasta se vuelve deseable y forma parte de esa construcción colectiva de un nosotros taxista. Sin embargo, los propios conductores trazan el límite entre esta construcción y los otros, entre una actitud de conquista aceptable y una actitud reprobable de violencia, abuso o acoso sexual callejero. En este último caso, el *nosotros* se diluye y se vuelve un problema de *otros*, de la sociedad en su conjunto, sin encarnarse en un actor en particular. Los entrevistados se despegan de esa representación social negativa. Estas cuestiones también se ponen en juego en el siguiente apartado, donde se abordan las representaciones sociales de los conductores de taxi vinculadas a otros atributos naturales de la masculinidad.

### **2.1.2. La mala reputación.**

En línea con lo dicho hasta ahora, la mirada de los otros sobre los conductores de taxi repara en la configuración natural de la masculinidad, vinculada a la aptitud y demostración de fuerza física, la rivalidad y la competencia ante el desafío público de su honorabilidad y el cuestionamiento de su hombría. Ésta última está asociada al estatus que los varones deben alcanzar para obtener el título de hombres respetables y honorables, mediante el desenvolvimiento en el plano institucional del trabajo y la familia. Si bien esta configuración de la masculinidad se abordará en profundidad en el siguiente capítulo, las representaciones sociales de los taxistas como sujetos que tienden a resolver situaciones de manera violenta está directamente asociada a la amenaza de perder su fuente de ingresos/trabajo, que constituye el eje central de su crecimiento de jóvenes a hombres, del sostenimiento de su familia y el respeto de sus pares.

Como mencioné en la introducción de este capítulo, durante el trabajo de campo de esta investigación me crucé con numerosas anécdotas que ponían en relieve

determinadas representaciones sociales de los taxistas. Una de ellas estuvo acompañada de un ejemplo audiovisual que mostraba las formas en las cuales los conductores de taxi se comportan, se vinculan entre sí, e interpretan la realidad porteña. Se trata de la película *Bolivia* (2001)<sup>29</sup>, del director Israel Adrián Caetano, la cual me permite ilustrar la vida cotidiana de los conductores de taxi, las dificultades que atraviesan en el ejercicio de su trabajo y los mecanismos de masculinidad que operan para resolverlos. Es una película emblemática dado que entrecruza un momento histórico de crisis socioeconómica y el impacto que tiene sobre los taxistas, que se reúnen diariamente en un bar en una esquina porteña para charlar sobre las dificultades económicas del rubro. Allí, uno de ellos protesta por los inmigrantes que vienen al país y presuntamente le quitan el trabajo a los argentinos: “*uno todo el día laburando y no saca ni para un chicle y estos...*”, dice mientras agrade verbalmente al mozo del bar que es de origen boliviano. El taxista, que es presentado con una estética desaliñada y desprolija, dice no llegar a fin de mes y debe dinero de su nuevo taxi, situación que lo lleva a alcoholizarse y perder el control, mientras sus compañeros intentan contenerlo. Finalmente, al borde del colapso por la crisis económica y las deudas contraídas, el taxista asesina al mozo, a quien ve como el culpable de su situación económica comprometida en una actitud xenófoba<sup>30</sup>. La imposibilidad de no satisfacer el mandato de la masculinidad asociado al éxito económico y profesional, que también permite ser el sostén del hogar, es interpretada por el conductor como un desafío público de su honorabilidad, como un cuestionamiento de su hombría, encarnada en la figura del mozo.

Las representaciones sociales de los conductores de taxi como varones que hacen uso de la fuerza física, son agresivos y competitivos entre sí, también se ve plasmada en los medios de comunicación en relación al litigio entre este rubro y Uber. Durante el apogeo del conflicto entre el 2018 y el 2019, algunos de los principales portales de noticias digitales titulaban: “*Nuevos ataques de los taxistas “Caza Uber”*”:

---

<sup>29</sup> Película argentina dirigida y guionada por Israel Adrián Caetano y Romina Lafranchini, producida por lacam, Fundación PROA, Hubert Bals Fund, estrenada en cines el 11 de abril de 2002. El reparto incluye a Freddy Flores, Rosa Sánchez, Óscar Berteá, Enrique Liporace, Marcelo Videla, Alberto Mercado, Héctor Anglada.

<sup>30</sup> Cabe destacar que de acuerdo al relevamiento propio realizado, el 90% de los conductores de taxi encuestados son argentinos. Extraído de: Encuesta digital a conductores de taxi varones de la CABA, 2020.

*le dispararon a un auto en el que iba un chico y golpearon a un joven”* (Diario Clarín, 15/06/2018); *“Cómo opera la mafia de los taxis contra los conductores de Uber: aprietes, vidrios rotos y neumáticos tajeados”* (Infobae, 26/04/2018); *“Ya hubo 480 ataques de taxistas a choferes de Uber”* (Diario Popular, 07/05/2019).

Estas noticias también eran cubiertas por medios televisivos, que mostraban autos de Uber rotos, conductores heridos y testimonios de personas pasajeras que quedaban en el medio del conflicto. Si bien aquí no se pretende hacer un análisis exhaustivo del conflicto y los discursos mediáticos al respecto, estos ejemplos sirven para ilustrar qué imágenes se construyen en torno a los conductores de taxi, y son útiles para comprender la heterogeneidad de experiencias en torno a la masculinidad. Estas representaciones sociales que asocian a los taxistas con el uso de la fuerza física son traídas una y otra vez en conversación con los entrevistados, quienes las replican y ponen en tensión. Al respecto Roberto dice:

La gente a veces se piensa que somos los malos de la película (...) pero en la realidad ¿qué se da? se da que el compañero de repente no puede pagar las cuentas, no puede cambiar el auto...entonces imaginate la agresión que sufren...todo esto no lo cotejan los medios cuando dicen que los taxistas son violentos (Roberto, Conductor y Titular de taxi, 45 años. Septiembre 2020, Buenos Aires, entrevista online).

El testimonio da cuenta de la dicotomía que plantea el litigio entre taxistas y Uber, el antagonismo bueno/malo que construyen en su relato los medios de comunicación, que presenta a los conductores de taxi como violentos e incivilizados, ignorando las realidades cotidianas de los taxistas que incurren en actos de demostración de fuerza física. Roberto intenta dar cuenta de lo que hay detrás de esta categoría de “violentos”, donde la situación de *“no llegar a pagar las cuentas”* sería el detonante o el punto límite en el cual los taxistas deciden confrontar con los conductores de Uber ante el proceder insatisfactorio de la justicia en el litigio. El hecho de no poder ejercer el rol de proveedores del hogar, sobre el cual se construye su hombría, también es considerado una agresión por los conductores de taxi, que *reaccionan* y devuelven esta agresión mediante demostraciones de fuerza física que no suelen ser direccionadas contra el conductor de Uber, sino contra su herramienta de trabajo, el auto. Esto no resulta un dato menor, ya que se pone en juego la idea de

competencia y rivalidad como terreno donde la masculinidad se disputa: el conflicto es por la fuente de trabajo, la rivalidad no sólo es entre varones, sino entre varones que conducen como medio de vida: romper o atacar la herramienta de trabajo de otro reduce la competencia e inclina la balanza a su favor.

Roberto también nos habilita a pensar el “precio” que deben pagar los varones por intentar encarnar los mandatos de la masculinidad. Retomando a Kaufman (1994), las experiencias contradictorias de poder que experimentan los varones no sólo pueden darse entre distintos grupos de varones, sino que además causan angustia, dolor y miedo (a no ser considerados *hombres*). Para los conductores de taxi, cualquier amenaza a su fuente de trabajo (de la cual depende su realización como hombres y jefes de familia) provoca sentimientos que muchas veces no logran encauzar, resultando en estallidos de violencia y demostraciones públicas de fuerza física, que consideran la única forma de resolver conflictos.

Volviendo a Kaufman (1994), si bien no se trata aquí de justificar actos violentos de ninguna clase, reconocer e intentar comprender el dolor que experimentan los varones permite ver el vínculo entre la masculinidad como dispositivo de poder y las masculinidades en plural. Martín refuerza esta idea de que los conductores de taxi son, a fin de cuentas, personas, que experimentan dolor, desesperación, angustia:

Se generó una mala reputación para con el taxi, como si viniéramos de otro planeta y fuéramos malos, y no es así, somos la misma gente manejando, somos seres humanos iguales [...] (Martín, Conductor y Titular de taxi, 31 años. Noviembre 2020, Buenos Aires, entrevista online)

Por su parte, Néstor hace referencia a estas imágenes de los conductores de taxi violentos que se enfrentan a Uber y explica de qué forma los afectan:

[la gente piensa] que son todos delincuentes, no todas las personas, pero mucha gente piensa eso...por eso se están volcando a Uber. Pero lo que la gente tiene que entender es que no todos los taxistas son iguales. (Néstor, Conductor y Titular de taxi, 48 años. Octubre 2020, Buenos Aires, entrevista online).

Este fragmento complejiza lo dicho anteriormente respecto de las trayectorias de construcción de la masculinidad en un sistema de género patriarcal, que difieren de

varón a varón, que tiene matices y se distancia más o menos del modelo de masculinidad hegemónica. Cuando el entrevistado dice “*no somos todos iguales*”, se distancia de los conductores que utilizan la violencia y demostraciones de fuerza física para resolver el conflicto. Si para Roberto estas agresiones serían una reacción ante otras agresiones previas que sufren los taxistas, para Néstor esto no justifica el uso de la fuerza como única forma de lidiar con el tema. Se traza aquí una división dentro del *nosotros* taxista, que separa los conductores violentos de aquellos que no lo son, en la búsqueda de distanciarse de la representación social que asocia a los taxistas con la agresividad y la impulsividad:

[...] Pasa que después esos tipos jodidos o ese perfil suele ser la opinión general pública del resto para con los taxistas. Se desvirtuó un poco la opinión pública porque antes el taxista era el compinche, el tipo que vos te subías y le contabas tus historias (Gustavo, Conductor y Titular de taxi, 48 años. Octubre 2020, Buenos Aires, entrevista online).

El fragmento citado se diferencia de los anteriores, en el sentido de que marca un contrapunto entre las representaciones sociales negativas de los taxistas y las que pueden considerar positivas. Da cuenta del paso del tiempo y la transformación de la mirada de las personas pasajeras, quienes veían en los conductores de taxi confidentes, “*compinches*”. Si el “mal taxista”, que vimos representado como seductor, viril, agresivo, violento, se encuentra claramente definido por los medios de comunicación, la opinión pública y la sociedad en su conjunto, ¿qué consideran ellos como “buen taxista”? ¿Cómo construyen su idea de *nosotros* a partir de aquello que se dice sobre ellos? En el siguiente apartado me interesa analizar las representaciones de los conductores de taxi en relación a la hombría como contraposición a la virilidad que se pone en juego en el ejercicio laboral cotidiano.

## **2.2. La construcción del *nosotros***

Hasta aquí desarrollé las representaciones sociales de los conductores de taxi vinculadas al carácter “no domesticable” de la masculinidad (la virilidad y la demostración de fuerza física) que se traducen en imágenes e ideas que operan como límite del ejercicio de la masculinidad puesta en juego en el ámbito laboral. Las

representaciones de los taxistas como seductores y/o agresivos es resignificada por ellos a través del trabajo como consagración de la hombría, la responsabilidad y el reconocimiento social de otros varones ¿Qué ocurre cuando su trabajo y la figura del taxista es socialmente criticada o desestimada? Si el trabajo otorga legitimidad y consolida la masculinidad adulta, ¿de qué manera lo resignifican en tanto práctica productora de masculinidades? En este apartado me interesa desarrollar los relatos que construyen los conductores de taxi anclados en la hombría como estado consagrado de la masculinidad, el respeto y el reconocimiento entre pares en el espacio público (Fuller, 1997; Olavarría, 2017).

Retomando lo dicho por Gustavo hacia el final de la sección anterior, la frase “antes el taxista era...” da cuenta del paso del tiempo y la transformación que sufrió la imagen del conductor de taxi en la historia porteña. En esta línea, en el grupo de Facebook “Taxistas Argentinos” también se evoca una época gloriosa del taxi. En una foto del Monumento a Taxista, uno de los usuarios da a conocer su historia:

Fue inaugurado el 16 de noviembre del 2012. En Avenida de Los Italianos y Macacha Güemes, Puerto Madero, del artista plástico Fernando Pugliese. La obra muestra a un chofer apoyado en un Siam Di Tella, símbolo de los taxistas de la década del ‘60. (Usuario del Grupo de Facebook Taxistas Argentinos, 30/12/2020).

### Imagen n°3. Foto del Monumento al Taxi Porteño.



Fuente: grupo de Facebook “Taxistas Argentinos”, 30/12/2020.

El monumento, donado a la CABA por el Sindicato de Peones de Taxis en el año 2012, muestra a un conductor apoyado sobre su taxi con una billetera de cuero, considerada un clásico de los conductores históricos. Está vestido de saco, corbata y zapatos, y aunque luce relajado sobre su auto también se percibe su confianza, su porte, su seguridad. El modelo de auto (Siam Di Tella) es considerado un símbolo de los taxistas de la época, también utilizado por Rolando Rivas en la novela argentina previamente citada.

Debajo de la foto, algunos taxistas comentan sobre el monumento, reparando en la elegancia y el respeto que inspira la personificación del conductor. Uno de ellos dice: “*Mis más profundos respetos y admiración para esos grosos*” (Usuario del Grupo de Facebook Taxistas Argentinos, 30/12/2020). Y otro usuario acota: “*Que se acuerden que somos uno de los valores de la ciudad!*” (Usuario del Grupo de Facebook Taxistas Argentinos, 30/12/2020).

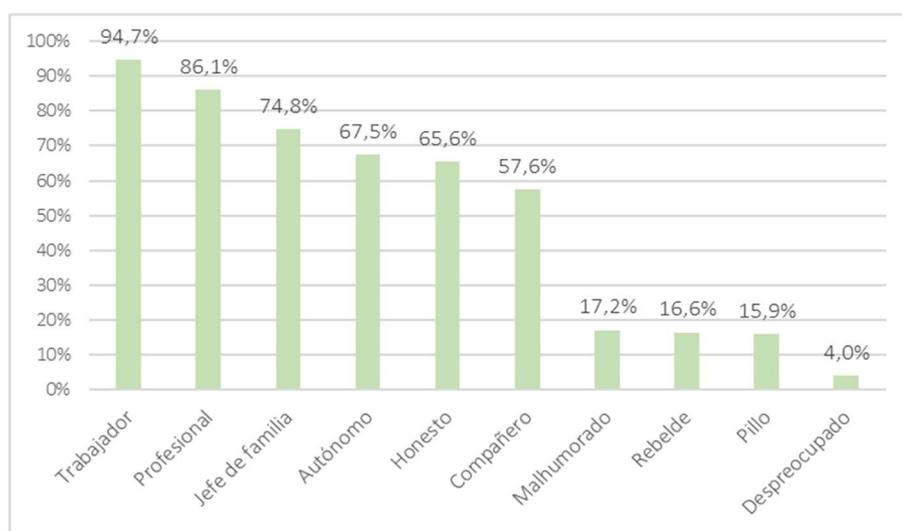
Estos comentarios exponen cómo los taxistas que participan de las redes sociales significan la escultura y la figura del taxista de la década de los '60 actualmente, evocando un pasado donde la figura del conductor de taxi representaba los valores positivos de la sociedad porteña, y el taxi era considerado una profesión y un servicio, digno de ser honrado con un monumento y recordado con admiración y respeto. En un primer nivel de análisis podemos decir que los conductores, siendo el trabajo el ámbito donde se alcanza la hombría, posicionados desde un presente donde la figura del taxista no goza de la misma legitimidad que en el pasado, necesitan recordar y enaltecer la profesión que desempeñan diariamente para resignificar y poner en valor su trabajo, núcleo de su identidad masculina. En la actualidad no creen que el trabajo de conductor de taxi pueda ser una fuente de orgullo, sino más bien una profesión que quedó anclada en el pasado. Esto habla de la construcción de ese *nosotros*, en la cual conviven representaciones valorativas negativas (“todo pasado fue mejor”) y positivas en torno al trabajo como actividad legitimadora:

[...] igual tiene que ver también con un déficit nuestro que es que no sabemos vendernos, que quedamos antiguos, obsoletos, como los diarios. (Gustavo, Conductor y Titular de taxi, 48 años. Octubre 2020, Buenos Aires, entrevista online).

En segundo lugar, hablar del taxista como uno de los valores de la ciudad implica necesariamente pensar la dimensión del espacio público androcéntrico: el trabajo de conductor de taxi demanda y refuerza determinados mandatos de la masculinidad que se ponen en práctica en el espacio urbano de la ciudad, donde los conductores trabajan cotidianamente. Siguiendo a Archetti (1999), podemos dejar planteado el interrogante abierto de si acaso existe un nexo entre determinados valores porteños, la construcción de las masculinidades de los taxistas y las imágenes o símbolos porteños que se ponen en circulación en la ciudad.

Volviendo a la mirada de los otros, los conductores problematizan y reelaboran estas ideas en pos de construir representaciones propias que tengan una connotación positiva y valorada socialmente, vinculadas principalmente a los aspectos beneficiosos del trabajo: la autonomía, la profesionalidad y la capacidad de sostener a sus familias. En la encuesta se les solicitó que eligieran 5 de un total de 10 palabras cuando piensan en un conductor de taxi. Éstas estaban divididas en 4 palabras con connotación positiva, 2 neutras, y 4 palabras con connotación negativa<sup>31</sup>, siendo la pregunta de respuesta múltiple. Las palabras que más porcentaje obtuvieron fueron: Trabajador (95%), Profesional (86%), Jefe de familia (75%), Autónomo (68%), Honesto (66%).

**Gráfico 4. Distribución en porcentaje de palabras que los taxistas encuestados asocian a “conductor de taxi”. CABA. 2020. Respuesta múltiple.**



Fuente: elaboración propia con base a Encuesta digital a conductores de taxi varones de la CABA, 2020. N=150.

<sup>31</sup> Las palabras de valoración positiva son: Trabajador, Profesional, Honesto, Compañero. Las neutras son: Autónomo, Jefe de familia. Mientras que las negativas son: Malhumorado, Rebelde, Pillo, Despreocupado.

El trabajo, la profesión y la familia son elementos de valorización positiva a nivel social; a su vez, son fuente de legitimidad en términos de masculinidad, mediante los cuales los varones pueden alcanzar la madurez y convertirse en hombres, conformar una familia, y obtener el reconocimiento y respeto de sus pares. Los taxistas reparan en el carácter profesional del trabajo, lo cual constituye su valor principal:

Los taxistas, por lo general, son profesionales, es un laburo de profesión. Si vos pasas 20 años haciendo un laburo vas a convertirte en un profesional, y eso en un auto de una aplicación no lo encontrás. (Gustavo, Conductor y Titular de taxi, 48 años. Octubre 2020, Buenos Aires, entrevista online)

La profesión está asociada no sólo a determinadas prácticas y saberes adquiridas en la experiencia (que se abordarán en profundidad en el siguiente capítulo), sino también con la presentación de sus personas, las actitudes que tienen y los valores que pregonan. Al mencionar a los autos que trabajan con aplicaciones, principalmente Uber, Gustavo destaca el carácter profesional y trabajador de los taxistas, lo que sería su “valor agregado”, que los diferencia de los nuevos profesionales conductores independientes. El carácter profesional se contrapone con aquellas representaciones sociales que los caracterizan como agresivos y violentos.

A su vez, el trabajo es el medio por el cual los conductores pueden constituirse como jefes del hogar, lo cual implica no sólo sostenerlo económicamente, sino constituirse como la autoridad en el ámbito doméstico. La actividad laboral se asocia a conseguir dinero y la autonomía que esto les proporciona a los varones, ya que no dependen ni se subordinan a terceros para subsistir:

Para los varones, sus recursos de poder y autoestima más conscientes están sustentados, en gran medida, en el trabajo que ejercen. Estos recursos son: prestigio, poder, autoridad y autonomía, en mayor o menor medida; que les permite tener dinero y el poder que da el dinero; ser proveedores, cumplir con sus responsabilidades de varón con la familia y decidir sobre sus vidas y las de los suyos (Olavarría, 2018, p.76).

Así, el trabajo, llevado adelante de manera profesional consolida la hombría de los conductores de taxi, que les otorga el reconocimiento en el ámbito público entre sus pares, y también al interior de sus hogares con sus familias.

Éste, a su vez, aparece asociado al sacrificio diario que implica abandonar la esfera doméstica y salir al espacio público por la necesidad de sostener a sus familias. Desempeñar el rol de proveedores de manera exitosa presenta desafíos y costos para ellos, dado el contexto de incertidumbre en el cual se desarrollan profesionalmente. Si anteriormente hablamos de las representaciones negativas de los conductores, asociadas a las disposiciones naturales de la masculinidad como lo es la fuerza física, aquí vemos que ellos resignifican esta imagen y la ponen en valor:

La verdad que yo lo describo como un guerrero, un luchador, por lo menos me estoy describiendo a mí como taxista ¿no? un tipo que sale todos los días a la incertidumbre, a tratar de buscar el mango y hacer las cosas bien para al final del día poder disfrutar de su familia. (Mario, Conductor y Peón de taxi, 43 años. Noviembre 2020, Buenos Aires, entrevista online)

Si bien el trabajo de los taxistas y los petroleros son disímiles, se puede establecer aquí un paralelismo con la noción de *masculinidad heroica* (Palermo, 2017) construida para abordar el campo de los trabajadores petroleros en torno al ejercicio laboral, quienes adoptan una actitud valiente, orgullosa y temeraria para poder aceptar y tolerar las duras condiciones laborales a las que se enfrentan. Palabras como “guerrero” o “luchador” cobran aquí otro sentido, asociado al *deber ser* que emprenden diariamente como trabajadores varones que trabajan incansablemente yirando por la ciudad para traer dinero a sus hogares al final del día. Además, refuerzan la idea de poner el cuerpo, de poner en riesgo su integridad física y mental en pos de alcanzar y sostener el mandato masculino de hombres proveedores. El uso de la fuerza física, implícito en el acto de luchar o guerrear, se utiliza aquí de manera simbólica y adquiere otro grado de legitimidad por parte del conjunto de conductores. Si para la sociedad son agresivos o violentos, ellos se perciben como luchadores y defensores de su bienestar personal y familiar. Es interesante también resaltar que “luchar” o “guerrear” repone un imperativo de masculinidad asociado a categorías vinculadas con

situaciones bélicas, produciendo y reproduciendo la idea literal de que se libra una batalla cotidiana en el trabajo.

El trabajo, eje fundamental de la identidad masculina, representa una contradicción para los taxistas, porque, aunque sea indispensable para legitimar su masculinidad, es una responsabilidad y un deber que atenta contra su libertad individual. Aquí, el mandato del hombre proveedor parece ser compensado con otra característica del trabajo de conductor de taxi: la autonomía. Pensar a los conductores de taxi como autónomos les otorga cierta independencia y libertad en el ejercicio laboral cotidiano. La autonomía se asocia a la idea de ser sus propios jefes, no tener otra persona a la cual deban rendir cuentas, dar explicaciones. Si bien no todos los taxistas trabajan de manera 100% autónoma (como se explicará en el siguiente capítulo), la dinámica de trabajo les permite manejar sus horarios, sus descansos, y en última instancia, su nivel de recaudación diarios. A su vez, la autonomía de los conductores de taxi también se vincula con la idea de desarrollar su trabajo en la esfera pública, que fue históricamente masculina, el espacio donde los varones eran los únicos habilitados para circular, trabajar, y alejarse del ámbito doméstico que se asocia a lo femenino (Fuller,1997).

El concepto de virilidad se pone en juego en el ámbito público frente a *otres*. Ésta se vincula con los aspectos naturales de la masculinidad, la fuerza física y la sexualidad activa. Veremos que las imágenes y representaciones sociales que tienen *otres* sobre los taxistas y su trabajo están asociadas con la competencia, la rivalidad y la seducción. Estas ideas, a su vez, moldean la propia construcción que los sujetos tienen de sí mismos en tanto taxistas: ellos perciben que son vistos, por un lado, como violentos y competitivos, entre sí y con otros trabajadores (como es el caso de los enfrentamientos con conductores de Uber), y por otro, como seductores de mujeres, siempre listos para conquistar en el espacio público. Se suma un elemento que también se vincula con la dimensión física/corporal de la masculinidad, que escapa la cuestión de la fuerza física y superioridad corporal, y es aquel relacionado con la presentación del conductor de taxi en el ejercicio de su trabajo (exceso de peso, falta de higiene, estética desalineada).

Por otro lado, las imágenes de los conductores de taxi a nivel social, que reparan en el carácter “no domesticable” de la masculinidad de los trabajadores, son reinterpretadas por ellos generando nuevas fronteras dentro del “nosotros”. Buscan

distanciarse del estereotipo de conductor de taxi que se asocia a las conductas impropias, la vagancia, la violencia, etc. Por el contrario, destacan el carácter profesional, la vocación de servicio y el sacrificio que implica trabajar para sostener sus hogares. La competencia y la rivalidad entre compañeros son interpretadas como signos de perseverancia y lucha en un contexto laboral que siempre presenta incertidumbres (respecto de la ganancia diaria, el nivel de demanda, las personas pasajeras que suben al taxi, etcétera).

En tanto dispositivo de poder, las representaciones de la masculinidad moldean aquello que los conductores entienden por *hombres y trabajadores*. Se pudo observar que existe todo un conjunto de representaciones asociadas a la mirada de les *otres*, que los conductores perciben como negativas, ancladas en las disposiciones naturales de la masculinidad, la virilidad, la fuerza física y la competencia. En contraposición, los taxistas elaboran sus propias representaciones, desde un *nosotros* que postula el trabajo y el profesionalismo como principales atributos positivos. Estas representaciones, a su vez, introducen dinámicas y prácticas que hacen al ejercicio laboral en el espacio público, el relacionamiento entre pares y con personas pasajeras, y a la conciliación entre lo doméstico y lo laboral. Si bien la masculinidad es un producto dinámico e inacabado, en el siguiente capítulo se profundizará sobre aquellas prácticas laborales que consolidan determinadas formas de ser varón entre los conductores de taxi.

## Capítulo 3

### **Los taxistas y los códigos de la calle. Prácticas, saberes y sentidos legitimados en el trabajo**

En palabras de Olavarría (2017), *“el trabajo es uno de los componentes fundantes de la identidad masculina adulta; constituye el núcleo de su respetabilidad social: el hombre “es” del trabajo y éste a su vez “hace” al hombre”* (p. 75). Retomando esta idea, en este capítulo me interesa comprender la trama de sentidos y

relaciones entre las prácticas y representaciones de la masculinidad que vivencian los taxistas en el ejercicio de la profesión. En tal sentido, sostengo que el trabajo demanda códigos de la masculinidad que oscilan entre la competencia y la rivalidad y el compañerismo, que exponen el carácter contradictorio y complejo de los mandatos de la masculinidad. Esto también se ve dentro del taxi en tanto espacio móvil cohabitado y construido colectivamente por el conductor y las personas pasajeras, donde los conductores ponen en juego saberes del trabajo como la escucha activa y la reflexividad en diálogo con otros, aspectos que también impugnan ciertos mandatos de la masculinidad, asociados con la racionalidad y la falta de capacidad para expresar emociones. Además, la pandemia de Covid-19 expuso una definición de riesgo para los conductores, determinada por el incumplimiento de su rol de proveedores del hogar, por sobre el riesgo sociosanitario del contagio durante la jornada laboral, siendo este punto el anclaje más predominante en la construcción de la masculinidad de los conductores.

Para pensar estas cuestiones hay que retomar lo mencionado previamente respecto del carácter androcéntrico de los espacios públicos urbanos, donde los taxistas trabajan cotidianamente. Desde hace décadas el urbanismo feminista viene llamando la atención sobre esta cuestión, y la manera en que los espacios públicos y las redes de movilidad no han podido contener y dar respuesta a los usos y necesidades de las mujeres y otros grupos subrepresentados en la planificación de las ciudades (Schmucki, 2002; Muxi, 2014; Pereyra, 2017; Jirón, 2018). La no-neutralidad del espacio público en el cual circulan diariamente los conductores de taxi es una característica a tener en cuenta a la hora de explorar la construcción de las masculinidades, emparentada con los códigos masculinos en la calle y en el tránsito.

Al respecto, se ha estudiado el comportamiento de varones al volante, vinculados con la exposición al riesgo y la violencia machista en el tránsito en la CABA. Este último es interpretado como caótico, violento, carente de respeto, y promotor de actitudes egoístas (Geldstein, Di Leo y Margarido, 2011, p. 701). Los autores dirán que entender estas características del tránsito implica comprenderlos como códigos masculinos, asociados a un estilo de conducción riesgoso, competitivo, pragmático, habilidoso, valores que pueden vincularse con la idea de masculinidad hegemónica. Así, los varones serían quienes, de acuerdo a estas nociones, manejan bien, en oposición a las mujeres que serían más miedosas, inseguras o cautelosas

(Geldstein, Di Leo, Margarido, 2011, p.706). La competitividad en el tránsito puede promover actitudes agresivas por parte de los varones, que buscan diferenciarse de ellas para afirmar su virilidad en este campo.

Estos temas se abordarán en el capítulo de la siguiente manera: en primer lugar, analizo las características del trabajo, qué saberes demanda y de qué forma contribuyen o demandan ciertos códigos de la masculinidad; en segundo lugar, focalizo sobre la noción de riesgo en el trabajo y su vinculación con determinados mandatos de la masculinidad; finalmente se explorará el taxi como herramienta de trabajo móvil y espacio de interacción con las personas pasajeras.

### **3.1. "Arriba del auto somos todos enemigos". Los códigos de la masculinidad de los conductores de taxi**

En la etapa final del trabajo de campo decidí concurrir en tres oportunidades a tres estaciones de servicio de GNC<sup>32</sup>, en horarios diurnos y en distintos puntos de la ciudad, con el objetivo de observar en primera persona las formas de interacción entre conductores de taxi -si las hubiera-, y así complementar o contrastar aquello que relataron los entrevistados. En los tres casos, encontré la misma escena: los taxistas arribaban solos, pedían un café, en algunos casos algo para comer, y se sentaban en silencio a usar su celular. Permanecían de ese modo alrededor de 20 minutos, cargaban gas y volvían al tránsito de la ciudad. Sólo en una ocasión un conductor recién llegado saludó con la mano a otro que estaba sentado hace rato descansando, pero no hubo diálogo entre ellos. Recordé que durante las entrevistas muchos de los taxistas hablaron del carácter solitario del trabajo, tanto arriba como abajo del auto.

El trabajo demanda poner en práctica o internalizar ciertos códigos para vincularse entre colegas tanto laboral como personalmente. Veremos a qué responden estos códigos, de qué forma los hacen respetar y cómo su condición de trabajadores,

---

<sup>32</sup> El criterio de selección de las estaciones de GNC de la CABA estuvo determinado por la información brindada por los propios entrevistados durante las charlas que mantuvimos. En ellas, hicieron mención de algunos puntos donde paraban a comer, cargar gas y descansar durante la jornada laboral.

en última instancia, los hace superar las diferencias y roces producto del incumplimiento de los mismos.

Es importante aclarar que cuando hablamos de códigos no están vinculados a ningún reglamento o norma laboral contemplada dentro del CTyT, sino que son entendidos como prácticas socialmente construidas y compartidas por los taxistas a lo largo del tiempo. Se trata de un código informal, vivencial, pero conocido por todos quienes ingresan a la actividad; el mismo responde a la necesidad de distribuir la demanda de personas pasajeras entre los taxistas, para promover la buena convivencia y el orden en la vía pública. Roberto explica cómo funciona:

Si yo vengo levantando [pasajeros] por la calle y viene un taxi adelante y vos lo paras, ese taxi va a tener problemas conmigo, porque vos no tenés por qué saber los códigos, no es tu problema, vos te subís al que querés. El taxista es el que sabe cómo proceder, el taxista no puede adelantarme a mí y pararte a vos que levantaste la mano. ¿Por qué? Porque el 99% de la gente se toma el primer taxi que ve, entonces si nosotros estaríamos en una situación de que nos tiramos 10 taxis arriba del primer pasajero que vemos no podríamos trabajar, estaríamos a las trompadas todo el día. Entonces ¿qué hacemos? Levantamos uno detrás del otro...un taxi jamás puede adelantar a otro, eso es robar el viaje, y bueno...he tenido peleas. (Roberto, Conductor y Titular de taxi, 45 años. Septiembre 2020, Buenos Aires, entrevista online).

Del fragmento anterior podemos analizar tres cuestiones que dan cuenta del vínculo entre dicho código laboral con cierto código de la masculinidad demandado en el trabajo del taxista: en primer lugar, Roberto afirma que el conductor debe saber esta regla básica de convivencia, a la cual todos se adhieren comprendiendo que de no existir cierto orden o criterio para tomar viajes, sería imposible trabajar y recaudar dinero. Para ser taxista es necesario conocer este código, es parte de los saberes que se ponen en juego a la hora de ejercer correctamente el trabajo y es lo que posibilita un ingreso “pacífico” al sector en relación con el vínculo entre colegas. El orden establecido para tomar pasajeros responde a un interés general de posibilitar a todos los conductores trabajar en condiciones de igualdad y así tener las mismas posibilidades de generar ingresos.

En segundo lugar, la cita expone otra cuestión importante que estructura y sostiene este código laboral y es aquella vinculada a la competencia: el trabajo del

taxista lleva implícita una situación de disputa/pugna por pasajeros o viajes que debe ser normada para que se lleve adelante con cierto orden. Viveros Vigoya (2002, p. 213) dirá que la dinámica de la competencia es aprehendida por los varones desde la niñez y la adolescencia, mediante la cual afirman y defienden públicamente su masculinidad, recurriendo a distintos mecanismos de resolución de conflictos como pueden ser el uso de la violencia física, verbal o emocional. En la vida adulta, esta competición se da en el ámbito público, el del trabajo, donde un buen desempeño los valida en tanto hombres frente a otros varones. Aquí, la competencia entre conductores está atravesada por la necesidad de proveer económicamente sus hogares, pudiendo devenir en enfrentamientos si se percibe una ruptura de este acuerdo.

En tercer lugar, el taxista menciona que ha estado involucrado en peleas cuando no se respetó este código laboral, mostrando un tipo de respuesta legitimada entre colegas para resolver este conflicto en pos del bien común. El relato continúa:

Me pasó varias veces...le cruzo el auto adelante y le digo 'vos de acá no te vas, si tenés problemas bajá'. Porque son cosas que no se pueden dejar pasar, porque lo asumís livianamente y es peor, porque lo sigue haciendo, y si lo sigue haciendo va a seguir habiendo problemas en la calle. [...] y lamentablemente no hay otra forma, porque eso sí no está en el reglamento, son códigos internos de respeto laboral. (Roberto, Conductor y Titular de taxi, 45 años. Septiembre 2020, Buenos Aires, entrevista online).

La reacción de “cruzar el auto” podemos homologarla con la actitud física de poner el cuerpo delante de la otra persona, impedirle el paso, obligarla a enfrentar el conflicto. Para el caso de esta investigación, se observa que entre taxistas las disputas se dan, a priori, con los taxis como objetos que median o protegen a los conductores de algún daño corporal que podría provocarles una pelea. En este caso, Roberto retó al otro conductor a descender del auto para resolver el altercado “cuerpo a cuerpo”, bajo el pretexto de que de esta forma el taxista aprende a respetar los códigos que construyeron colectivamente. Sin embargo, también podemos preguntarnos si acaso es necesario un despliegue de fuerza o violencia para resolver un conflicto laboral entre colegas. El uso o amenaza de la fuerza física está asociado con el intento de doblegar o anular a otro; con el objetivo de eliminar los obstáculos que se interponen en el

ejercicio del poder: la conducta violenta de Roberto responde a un intento de corregir un desequilibrio de poder momentáneo producto de una ruptura del código laboral que lo dejó “perdiendo”, literal y simbólicamente (Olavarría, 2017, p.126). Si la masculinidad es una constante prueba y demostración entre varones para reconocerse como tales, es decir, una aprobación homosocial (Kimmel, 1997, p.55), para Roberto es necesario reaccionar de acuerdo a lo que se espera de un varón en esa situación, donde se ve amenazada su fuente de trabajo y por ende su hombría.

A su vez, Carlos nos brinda una posible explicación por la cual se originan los enfrentamientos, que abarca y a la vez excede las cuestiones laborales:

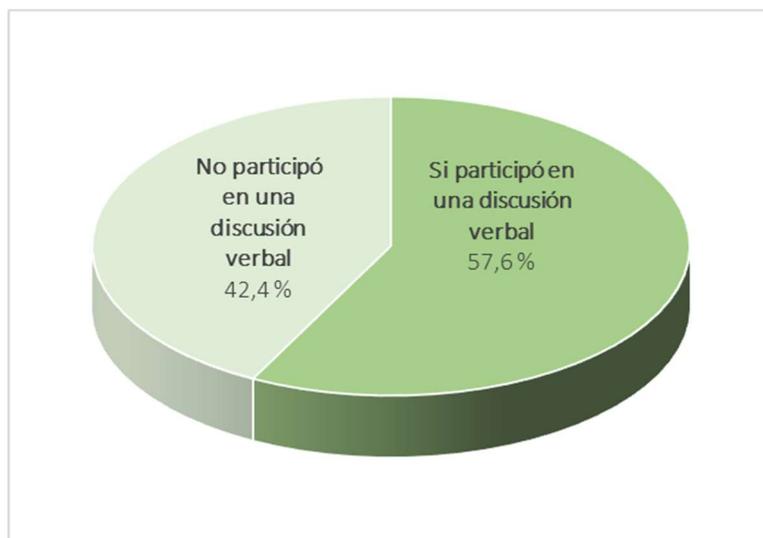
Hay muchísimos factores [que pueden detonar una pelea], puede ser que no tenga nada de trabajo, que no me alcance la guita, que me haya peleado con mi mujer, puede ser que tenga problemas con mi jefe o mis hijos. Que hace que el humor de la persona se vuelva intolerante. (Carlos, Conductor y Titular de taxi, 42 años. Octubre 2020, Buenos Aires, entrevista online)

Muchas veces, las formas en las cuales los varones deben construir y sostener su poder social e individual (frente a otros, principalmente varones) generan costos para ellos, que deben estar a la altura de las expectativas interiorizadas de la masculinidad hegemónica (tener un trabajo, ser proveedores del hogar, tener éxito laboralmente y generar ingresos, ser padres, etcétera). Cuando no pueden cumplir con las responsabilidades que acarrearán estos mandatos inalcanzables, puede aparecer la violencia como un elemento compensatorio (Olavarría, 2017): los enfrentamientos entre conductores pueden operar como una especie de descarga emocional para canalizar problemas en el ámbito doméstico, o un mal día de trabajo con pocos viajes y baja recaudación. Si bien en el fragmento de entrevista Carlos no justifica esta violencia, la atribuye a una acumulación de factores que puede volverlos “intolerantes” frente a otro compañero que incumple con el código de trabajo.

Por su parte, José Luis repara en la importancia de cumplir este acuerdo, independientemente de las problemáticas personales que pueda tener cada uno: “*los códigos son unos solos para todos, si no se respetan se van a las trompadas...sino todo bien*” (José Luis, Conductor y Titular de taxi, 60 años. Septiembre 2020, Buenos Aires, entrevista online).

La forma de resolver el conflicto implica, en muchas situaciones, el uso de la violencia y la fuerza física, aspectos “naturales” sobre los cuales se construye la virilidad (Fuller, 1997). Sin embargo, si observamos los resultados de la encuesta de realización propia, al consultar si alguna vez estuvieron involucrados en una discusión con otro taxista, más de la mitad de los encuestados respondió que sí (58%), pero las mismas fueron de carácter verbal y no físico, muy pocos casos dijeron haberse involucrado una pelea física con otro taxista. Tanto en las discusiones verbales como en las peleas físicas el principal motivo fue el incumplimiento de los códigos de trabajo.

**Gráfico 5. Distribución en porcentaje de involucramiento en discusiones verbales con otros taxistas por parte de los taxistas encuestados. CABA. 2020.**



Fuente: elaboración propia con base a Encuesta digital a conductores de taxi varones de la CABA, 2020. N=150.

Al profundizar y preguntarles si sintieron que ganaron o perdieron, el 92% dijo que nadie ganó ni perdió la discusión. Este último dato resulta interesante si se complementa con las entrevistas, donde relataron altercados con otros taxistas sin punto de resolución del conflicto en términos ganador-perdedor, ya que deben seguir trabajando y una escalada en este sentido es perjudicial para ambos. El elemento que “media” es que los dos están intentando generar ingresos, son trabajadores y “están en la misma”.

Sobre este último punto podemos observar que se construye otro código laboral, semejante al anterior en el sentido de que contribuye al orden y armonía entre los taxistas, pero diferente en relación a la sanción individual y colectiva que implica una ruptura del mismo. Este código laboral tiene que ver con la transmisión de saberes, experiencias, e información relevante para el trabajo cotidiano, o la asistencia ante situaciones imprevistas.

Respecto de la transmisión de saberes del trabajo de conductor de taxi, la totalidad de los encuestados llegó al rubro por recomendación de otros varones: un amigo, el suegro, el padre. Es interesante pensar que el ingreso a la profesión se da en un marco de traspaso de conocimientos y saberes de varón a varón, casi como una herencia que garantiza a éstos la posibilidad de desempeñarse como varones adultos, a través del trabajo y la generación de dinero (y consiguientemente, de autonomía respecto de terceros y autoridad en el hogar). El fragmento a continuación lo ejemplifica: *“Era de mi suegro que manejó toda la vida taxi, era del abuelo de mi señora y quedó de herencia y bueno me lo quedé yo”* (Esteban, Conductor y Titular de taxi, 45 años. Octubre 2020, Buenos Aires, entrevista online).

Así, frente al carácter individual del trabajo (que también puede inclinarse hacia la competencia, las discusiones y la agresión), los taxistas construyen redes de apoyo y asistencia como código laboral de compañerismo. Gustavo y Carlos cuentan:

Cuando nos quedamos en la calle nos remolcamos todo el tiempo, nos avisamos si hubo un choque en tal lado, o el tráfico, nos hablamos todo el tiempo. (Gustavo, Conductor y Titular de taxi, 48 años. Octubre 2020, Buenos Aires, entrevista online).

Yo cuando salgo a trabajar estoy solo en la calle, entonces nos hicimos un grupo de WhatsApp y estamos comunicados para auxiliarnos ante cualquier eventualidad. Se te rompe el auto, tenés algún problema con alguien...creamos ese grupo y nos apoyamos mutuamente, esa es la idea. (Carlos, Conductor y Titular de taxi, 42 años. Octubre 2020, Buenos Aires, entrevista online).

Lo primero que podemos destacar de ambos fragmentos es la dinámica de comunicación que establecen, al tratarse de un trabajo móvil deben recurrir al celular (y específicamente al uso de la aplicación WhatsApp) para mantenerse en contacto. En

segundo lugar, vemos que los motivos que promueven el intercambio cotidiano son de diversa naturaleza, ya sea solicitar ayuda mecánica, actualizarse sobre el tránsito en la ciudad, dar aviso sobre una persona pasajera que genere desconfianza, o cualquier eventualidad que pueda surgir durante la jornada laboral. Este “apoyo mutuo” del que habla Carlos en cierta forma entra en tensión con las conductas esperadas de la masculinidad, con relación a la competitividad y violencia entre ellos.

Al adentrarnos en el grupo de Facebook Taxistas Argentinos, encontramos innumerables publicaciones donde los taxistas intercambian y comparten, en base a sus experiencias y aprendizajes, saberes vinculados al trabajo que facilitan la tarea a sus colegas. Por ejemplo, se publican ofertas de servicios de mecánica, reparación, insumos para el taxi como carteles luminosos, kits de mecánica, mamparas de plástico para dividir los asientos delanteros de los traseros, recomendaciones de lavaderos, bares y estaciones de servicio con precios accesibles, etcétera. Asimismo, realizan consultas relacionadas con valores de viajes de larga distancia, trámites y requerimientos de habilitaciones de licencias y vehículos. También se utiliza el grupo para la búsqueda de trabajo: tanto dueños como choferes ofrecen sus servicios, realizan recomendaciones y difunden ofertas de trabajo. Por último, el grupo de Facebook contiene alertas relacionadas con modalidades de robo, situaciones de inseguridad y datos identificatorios de personas que robaron a otros taxistas, información que ponen a disposición para que otros colegas no pasen por lo mismo.

Si bien los taxistas sugieren que existe una enemistad producto de la competencia por los viajes en la vía pública, también vemos que se dan entre ellos actitudes de compañerismo y ayuda mutua, rompiendo con el aislamiento cotidiano del trabajo solitario. Esto también se refleja en el grupo de Facebook, donde algunos conductores, saludan a sus compañeros al iniciar la jornada laboral, dan aviso sobre dónde y cuándo estarán descansando para que otros puedan arribar a su encuentro, o conversan sobre el estado del tránsito y la demanda de viajes diaria. Incluso se encontraron comentarios donde se celebran los cumpleaños de los miembros del grupo.

Resulta interesante pensar la utilización del grupo de Facebook como espacio de interacción y compañerismo, en el sentido de que permite una grupalidad que apela a sortear el carácter individual del trabajo en la vida *offline*. El uso del espacio *online* como lugar de vinculación responde a la falta de espacio laboral circunscripto, y sostiene un código laboral de solidaridad y acompañamiento entre colegas: si alguno

de ellos tiene un dato, información o conocimiento que puede beneficiar al resto, se comparte y socializa en el grupo, apelando a igualar las condiciones laborales para todos.

Podemos decir, entonces, que el trabajo del taxista se lleva adelante de acuerdo a determinados códigos laborales competitivos -no escritos ni institucionalizados- en el espacio público urbano, y su transgresión conlleva una sanción informal impartida a través de la violencia verbal o física por los propios conductores. Estas prácticas violentas, a su vez, responden a determinados mandatos de la masculinidad asociados a la potencia física y la virilidad. Sin embargo, también se observa que los conductores impugnan estas demostraciones de fuerza y competencia que los volvería “enemigos”, generando espacios (*online*) de encuentro, apoyo y compañerismo, que postulan práctica laboral paralela y complementaria a la competencia.

Aquí la competencia y el compañerismo no serían dos caras de una misma moneda, actitudes opuestas que sólo existen ante la ausencia de la otra: ambas tienen anclaje en la identificación de los conductores de taxi en tanto trabajadores. En situaciones contingentes, en el primer caso actúan frente a la amenaza de no poder cumplir con el mandato del varón proveedor, mientras que en el segundo, se empatiza con otros que, al igual que ellos, también deben trabajar y cumplir con este rol.

### **3.2. “No soy de parar, yo le doy para adelante”. La noción del riesgo en el trabajo de los conductores de taxi**

Partiendo de la idea de riesgo como un producto cultural, social y político, dotado de sentidos producidos e interpretados por los actores sociales (Douglas, 1996), e identificado con el modelo de sociabilidad masculina en tanto factor de riesgo (De Keijzer, 1995), en este apartado me propongo comprender la noción de riesgo que construyen los taxistas en el trabajo. Primero, me concentraré en los aspectos generales que vuelven al trabajo una actividad riesgosa, para luego profundizar sobre los cambios que introdujo la pandemia de Covid-19 en las prácticas laborales vinculadas al cuidado de sí mismos y de otros. Sostengo que si bien la pandemia contribuyó a incorporar determinadas prácticas de cuidado y autocuidado vinculadas al riesgo

socio-sanitario, no alteró la noción de riesgo vinculada a la falta de ingresos económicos que les permitan sostener a sus familias.

La literatura sobre las condiciones laborales de los taxistas y el impacto sobre su salud estudia principalmente las consecuencias físicas sobre el cuerpo de los trabajadores, asociadas a factores psicológicos o emocionales (Ledesma, et. al, 2017), pero siempre desde una óptica en la cual el riesgo es susceptible de ser evaluado, administrado y mitigado, dejando de lado las representaciones que los actores elaboran sobre el mismo. Si bien esta investigación se posiciona desde una lectura social y política del riesgo, que entrecruza condiciones objetivas con imaginarios e ideas subjetivas que los propios actores construyen dentro y fuera del ámbito laboral (Del Águila, 2015, 2017), la pandemia de Covid-19 reforzó esta noción del riesgo en términos de factores médicos y de salud.

Mediante el estudio de las condiciones laborales de taxistas marplatenses, Ledesma (et. al., 2017) proporciona una primera aproximación a la cuestión. Como resultado de su investigación cuantitativa, afirma que el trabajo de conductor de taxi es una actividad potencialmente insalubre en varios sentidos. A las jornadas laborales extensas en el espacio público se le suma la falta de descanso de calidad, la falta de acceso a sanitarios y la mala alimentación, lo que a su vez puede derivar en complicaciones físicas, sobrepeso y obesidad; esto puede complejizarse por la falta de cobertura laboral y acceso a la salud que deviene en escasos chequeos médicos. A su vez, por las características de la actividad, están más expuestos al riesgo vial y a situaciones de inseguridad, sumado a la incertidumbre respecto de la recaudación diaria, lo cual puede generar estrés y otros problemas psicológicos. Finalmente, la falta de tiempo libre para actividades personales y familiares es un factor que puede afectar emocionalmente a los conductores.

Como veremos, estos factores también son registrados como riesgosos por parte de los taxistas de la CABA, pero se suma a la actividad laboral una cuestión excepcional: la pandemia de Covid-19, que introdujo nuevos riesgos y redefinió la idea que formulan los propios trabajadores sobre aquello que consideran riesgoso en el trabajo. Aquí podemos preguntarnos si acaso esta interpretación del riesgo vinculada a cierto mandato de la masculinidad no se relaciona, además, con la resignificación que adoptó esta idea a la luz de la pandemia de Covid-19, donde el los riesgos sobre la salud física se ponderan con los riesgos de no poder sostener económicamente a sus

familias. Si los conductores son conscientes de la exposición que implica la actividad laboral en este contexto, ¿por qué deciden exponerse? ¿Qué entienden o interpretan como riesgo? Reflexionar sobre este tema no implica generar una “jerarquía del riesgo” entre las necesidades económicas y el riesgo epidemiológico, sino más bien intentar comprender la complejidad de sentidos en torno a la idea de riesgo, que en cierto grado podrían tensionar algunos mandatos de la masculinidad previamente mencionados.

Vale recordar aquí dos cuestiones mencionadas al inicio de este trabajo: en primer lugar, los conductores de taxi fueron considerados trabajadores esenciales durante la pandemia, y por ende, habilitados para desarrollar su actividad bajo estrictos protocolos de seguridad decretados por el Gobierno nacional; en segundo lugar, recordemos que algunos de los taxistas entrevistados se inscribieron en el Operativo DetectAr, poniendo a disposición sus taxis para realizar traslados de personas enfermas de Covid-19 desde y hacia establecimientos de salud y hoteleros.

### **3.2.1. La masculinidad como factor de riesgo en el trabajo de los conductores de taxi.**

Durante las entrevistas surgieron reiterados comentarios que asocian el trabajo con la idea de sacrificio. Los taxistas mencionaron el impacto que el trabajo tiene en sus vidas, tanto física como mentalmente. En una primera instancia, el riesgo aparece relacionado con la seguridad física:

Hay que encomendarse a Dios todos los días porque es un trabajo de alto riesgo, mucho riesgo...en el sentido de las personas que tomás, la cantidad de locos, borrachos y drogados que hay en la calle, te pueden acabar la vida en un semáforo. (Claudio, Conductor y Titular de taxi, 39 años. Diciembre 2020, Buenos Aires, entrevista online).

El trabajo del taxista implica circular por la vía pública subiendo personas desconocidas al taxi, donde se ven expuestos a sufrir robos y hechos de inseguridad, especialmente en horarios nocturnos. No cuentan con dispositivos de seguridad o alertas que den aviso a la policía, y al tratarse de un trabajo individual, esta situación

puede volverlos un objetivo de situaciones delictivas. El hecho de “*encomendarse a Dios*” implica salir diariamente a trabajar con la posibilidad latente de ser víctimas de situaciones de violencia que pueden acabar con sus vidas, lo cual puede generar una carga psicológica y emocional considerable. Todos los taxistas entrevistados relataron al menos una situación de robo a mano armada en su trayectoria laboral, dando cuenta que conviven cotidianamente con ese riesgo latente. Para complementar, Roberto explica el grado de exposición que tienen los taxistas en la calle, especialmente aquellos que no trabajan enmarcados en una empresa de RadioTaxi o cualquier otra aplicación (lo cual puede implicar clientes “habituales” o un cierto filtro en relación a las personas pasajeras que les son asignadas a través de estos medios tecnológicos); él lo define como “puerta negra”: “[...] *ser puerta negra implica que estás más expuesto porque haces el 100% de los viajes en calle [...] estás recogiendo pasajeros todo el tiempo*” (Roberto, Conductor y Titular de taxi, 45 años. Septiembre 2020, Buenos Aires, entrevista online).

Sin embargo, es importante destacar las estrategias que llevan adelante para mitigar este riesgo, mediante la utilización de herramientas tecnológicas como WhatsApp para aumentar su sensación de seguridad y contención al salir a trabajar: allí se informan sobre perfiles de personas que perpetúan robos sistemáticos a taxistas, se notifican si están trasladando una persona que consideran sospechosa, y piden ayuda luego de haber sufrido un hecho de inseguridad.

En relación con las personas pasajeras, José Luis también menciona el cansancio mental y emocional que implica lidiar con éstas y sus problemas, que muchas veces conversan durante el viaje:

La gente dice ‘pero de qué te quejas, si trabajas todo el día sentado’...pero ¿qué te crees, que no cansa estar acá? estar pendiente que no venga un idiota, te choque el auto, el público que sube, lidiar con el mal humor de la gente...es más cansancio mental que otra cosa. (José Luis, Conductor y Titular de taxi, 60 años. Septiembre 2020, Buenos Aires, entrevista online)

De este fragmento podemos analizar dos cuestiones: la primera es que a las preocupaciones personales y laborales de los conductores se le suman aquellas que les pasajeras, muchas veces acompañadas de malos tratos. Esta situación se complejiza con una segunda cuestión, vinculada al cansancio mental que genera lidiar con otros

actores del tránsito y la posibilidad de que la herramienta de trabajo, el auto, acabe dañada en un siniestro vial, afectando así la posibilidad de trabajar y generar ingresos. Aquí es necesario reponer lo dicho anteriormente respecto de los comportamientos masculinizados al volante, que no son exclusivos del género masculino, sino que son prácticas asociadas a lo que se considera manejar bien, o de acuerdo a los códigos socialmente compartidos y establecidos. Si las conductas viales priorizan el riesgo, el pragmatismo, la competición y la habilidad por sobre la cautela, el respeto de las normas y el cuidado de otros, se genera un ambiente propicio para actitudes violentas o temerarias que ponen en riesgo la vida de los conductores y sus vehículos. El riesgo que experimenta José Luis no pone el foco en las personas (en sí mismo y otro conductor) sino en el auto como elemento vital para poder sostener su núcleo familiar: el riesgo estaría en la falta de control de la situación de un potencial siniestro, la cual deriva en una percepción de los otros actores del tránsito como factores de riesgo (“*el idiota que viene y le choca el auto*”). Esto implica poner el riesgo por fuera de sí mismo, en terceros y situaciones que lo excede, aumentando la necesidad -y a la vez la imposibilidad- de control frente a estos elementos externos, generando tensión y angustia durante la jornada laboral (Geldstein, et. al., 2011, p. 712).

Finalmente, surgió la cuestión de las repercusiones físicas que tiene el trabajo sobre ellos, que permanecen muchas horas del día sentados manejando, tomándose pocos momentos de descanso de calidad<sup>33</sup>, y muchas veces sin posibilidades logísticas y económicas para alimentarse debidamente. Esto deviene, tal como expresan los fragmentos a continuación, en enfermedades vinculadas al sobrepeso, como la diabetes y la obesidad:

Mi trabajo es muy sedentario. Y a la larga te trae problemas de salud [...]. Conozco casos de diabetes por la falta de actividad, casos que tienen problemas de columna, porque después de un tiempo te empezas a encorvar por el cansancio (Carlos, Conductor y Titular de taxi, 42 años. Octubre 2020, Buenos Aires, entrevista online).

Yo antes aguantaba más, ahora me canso más rápido, trato de estirar las piernas...

---

<sup>33</sup> El 64% de los encuestados se toma tiempo de descanso durante la jornada laboral. De ellos, la mayoría descansa entre media hora y una hora. Los lugares elegidos para descansar son principalmente el taxi, parques y plazas, sus propios hogares o de otros familiares/conocidos, estaciones de servicio y/o bares.

estar acá sentado tanto tiempo me ha hecho daño, me ha puesto un sobrepeso que no tenía antes (Mario, Conductor y Peón de taxi, 43 años. Noviembre 2020, Buenos Aires, entrevista online).

Hernán Palermo analiza (2015, 2017), en el caso de los trabajadores petroleros, la noción de riesgo asociada a los accidentes laborales, que se combina con cierto ejercicio de la masculinidad. Al igual que con los conductores de taxi, considero que el descuido de la salud corporal y mental está asociado a la constitución del modelo de masculinidad imperante:

Esta noción acerca de la seguridad modela un perfil de trabajador que se amalgama con las prácticas propias de un verdadero hombre y de cómo este hombre debe afrontar una situación de peligro. Es decir, la consolidación de una determinada noción de seguridad modela un patrón de masculinidad [...] (2017, p.87).

En el caso de esta investigación se traduce, como vimos, en la naturalización de prácticas sedentarias y de mala alimentación. En definitiva, podemos agrupar estas prácticas bajo la incapacidad de tener una mirada de cuidado de sí mismo.

Considerando las representaciones de la masculinidad asociadas al trabajo, la profesión y la familia como elementos socialmente legitimados que construyen positivamente ese *nosotros* taxista, surgen las presiones y situaciones de estrés asociadas a la responsabilidad de sostener económicamente sus hogares. Al respecto, Mario afirma:

Laburar<sup>34</sup> de la manera que laburamos nosotros y salir a buscar, como decimos nosotros, el mango diario<sup>35</sup>, se complica porque es una presión importante...uno tiene que pagar el alquiler, un vehículo, cubrir los gastos de eso. Esto te implica llevar 9, 10 horas de laburo y no te podés relajar, digamos, no hay chances de que te relajés. (Mario, Conductor y Peón de taxi, 43 años. Noviembre 2020, Buenos Aires, entrevista online).

---

<sup>34</sup> En lunfardo, "laburar" hace referencia a "trabajar"

<sup>35</sup> En lunfardo, "mango" hace referencia a "dinero".

El fragmento permite ver la forma en la cual las condiciones laborales (extensas jornadas de trabajo, gastos y recaudación imprevisible) impactan sobre los conductores de taxi y suma estrés y cansancio mental al desgaste físico que conlleva el trabajo. El hecho de tener que *“llevar el mango”* al hogar provoca que los taxistas descuiden su salud mental y física emprendiendo largas jornadas de trabajo, lo cual habla de las distintas nociones de riesgo que ponen en la balanza: si bien trabajar muchas horas y exponerse a situaciones de cansancio mental y físico constituye un riesgo obvio, más riesgoso aún es no poder generar la recaudación necesaria para sostener económicamente a sus familias. En este sentido, se puede hablar de la masculinidad como factor de riesgo, que impone sobre los varones determinados roles y prácticas que deben emprender por el hecho de ser jefes de familia, que atentan contra su salud y autocuidado. Kaufman (1995) dirá que *“al perder el hilo de una amplia gama de necesidades y capacidades humanas, y al reprimir nuestra necesidad de cuidar y nutrir, los hombres perdemos el sentido común emotivo y la capacidad de cuidarnos”* (p. 66). A los riesgos descritos anteriormente se suma, entonces, la actitud de descuidar su salud en pos de generar una recaudación suficiente para cumplir satisfactoriamente el rol de proveedores del hogar (independientemente de si ellos son el único sustento económico o no). Si este objetivo no es alcanzado, genera frustración y malestar:

Hay días que se te hace más fácil y días que le mandas, le mandas y no llegas (a generar la ganancia esperada). Entonces ya ahí te vas frustrado: perdí 11 horas en la calle, rompiendo el auto, rompiendo las rodillas...y no logré lo que quería. (Claudio, Conductor y Titular de taxi, 39 años. Diciembre 2020, Buenos Aires, entrevista online).

La cita refuerza lo expuesto hasta aquí, en relación al impacto de los riesgos laborales sobre la salud física y mental de los conductores, que en última instancia es tolerado y visto como un costo necesario de satisfacer las necesidades económicas de su núcleo familiar, creando condiciones de sobreexplotación. La imprevisibilidad o la incertidumbre es una de las particularidades del trabajo, y se dan en relación a tres elementos: i) la ganancia diaria que van a poder recaudar - no estar en relación de dependencia; ii) las personas desconocidas que suben al taxi; iii) la exposición que

implica la circulación cotidiana por la ciudad y las interacciones en el tránsito, que pueden terminar en un siniestro vial que atente contra su herramienta de trabajo. Con la irrupción de la pandemia de Covid-19 se sumó un nuevo factor de riesgo e incertidumbre que, como veremos en el aparato a continuación, introdujo nuevas prácticas de cuidado y autocuidado destinadas a mitigarlo.

### 3.2.2. La noción de riesgo de los conductores de taxi a la luz de la pandemia de Covid-19.

En relación con el Covid-19 y la actividad laboral durante la pandemia, los taxistas encuestados fueron interrogados por las medidas de cuidado y prevención personales durante la jornada laboral y al retornar a sus hogares, así como también sobre los temores que les provoca trabajar dicho contexto<sup>36</sup>. Pudiendo elegir más de una medida de cuidado, la Tabla n°2 muestra que la mayoría de los conductores combina cuatro o más medidas de seguridad epidemiológica al trabajar con el taxi: más del 90% utiliza barbijo mientras transporta personas pasajeras, usa alcohol en gel frecuentemente e instaló una división plástica entre los asientos delanteros y traseros del auto. A su vez, el 77,5% viaja con las ventanillas bajas mientras traslada personas pasajeras, y el 60% lava el interior del auto al menos una vez por día.

**Tabla n° 2. Distribución en porcentaje de medidas de protección socio-sanitarias utilizadas en el trabajo por parte de los taxistas encuestados. CABA. Respuesta múltiple.**

Medidas de protección socio-sanitarias en el trabajo	Porcentaje de casos
Uso de barbijo mientras traslada personas pasajeras	92,7%
Instalación de división plástica	90,7%
Uso frecuente de alcohol en gel	90,7%

<sup>36</sup> Es importante aclarar que al momento de realizar el trabajo de campo, se conocía poco sobre la enfermedad y sus medios de transmisión y contagio, lo que se tradujo en medidas de prevención que hoy podríamos considerar exageradas u obsoletas. Además, tampoco estaba en el horizonte temporal la existencia de una campaña masiva de vacunación, con lo cual exponerse al contagio representaba un riesgo mayor.

Implementación de ventanillas bajas mientras viaja con personas pasajeras	77,5%
Lavado del interior del auto al menos una vez por día	59,6%
Limitación de la cantidad de personas pasajeras	51,0%
Ninguna medida de seguridad en particular	0,7%
Uso de máscara plástica	0,7%
Uso del modo ventilación en el aire acondicionado	0,7%
Cobro por medios electrónicos para no tener contacto con personas pasajeras	0,7%
<b>Total</b>	<b>464,9%</b>

Fuente: elaboración propia con base a Encuesta digital a conductores de taxi varones de la CABA, 2020. N=150.

Por otro lado, en relación a las medidas de cuidado y prevención una vez finalizada la jornada laboral y retornar a sus hogares, en la Tabla n° 3 vemos que llevan adelante más tres o más acciones: el 88,7% realiza un lavado de manos apenas ingresan a sus hogares, el 62% se ducha, seguido por un 60,3% que se cambia la ropa que utilizó para trabajar.

**Tabla n° 3. Distribución en porcentaje de medidas de protección socio-sanitarias utilizadas por los taxistas encuestados al llegar al hogar, luego de la jornada laboral. CABA. Respuesta múltiple.**

Medidas de protección socio-sanitarias en el hogar	Porcentaje de casos
Lavado de manos	88,7%
Ducha	62,3%
Cambio de ropa utilizada para trabajar	60,3%
Implementación de la distancia social con otros miembros de la familia	21,2%
División de utensilios, baño y cama con otros miembros de la familia	11,9%
Ninguna medida de seguridad en particular	4,6%
Es rociado con alcohol a volver de trabajar	0,7%
<b>Total</b>	<b>249,7%</b>

Fuente: elaboración propia con base a Encuesta digital a conductores de taxi varones de la CABA, 2020. N=150.

Si bien anteriormente hablé de la masculinidad como factor de riesgo (De Keijzer, 1995) que pone en riesgo a terceros y a los propios conductores, estos números nos habilitan a pensar que hay cierta conciencia del cuidado propio y de otros que trajo aparejada la pandemia de Covid-19. Siendo este evento una situación de riesgo disruptiva y extraordinaria a la cual no están acostumbrados (como sí lo están las conductas riesgosas para su salud psicológica y física mencionadas más arriba), podemos vincular estas prácticas de cuidado en el marco de sentimientos de miedo y temor que la pandemia provoca en ellos: al preguntarles si sentían temor, en mayor o menor medida el 64% dijo tener miedo, mientras que el 35% restante dijo no sentir miedo.

**Gráfico n° 6. Distribución en porcentaje del temor por parte de los taxistas respecto de Covid-19. CABA.**



Fuente: elaboración propia con base a Encuesta digital a conductores de taxi varones de la CABA, 2020. N=150.

Como muestra la tabla n° 4 a continuación, al ahondar en las situaciones que les generan miedo a quienes indicaron tenerlo, vemos que contagiar a sus seres queridos es el principal temor, aunque domina entre quienes tienen mucho miedo al concentrar el 87% de los casos. Para este grupo, enfermarse también aparece como una de las fuentes del temor más relevante (67%). El hecho de no poder trabajar ni generar ingresos también registra porcentajes elevados, aunque en este caso tiene una presencia

más marcada entre quienes manifiestan tener algo de miedo (58,5%) respecto de los que tienen mucho miedo (49%).

**Tabla n° 4. Distribución en porcentaje de situaciones a las cuales le temen los taxistas encuestados en función de la escala de temor ante el Covid-19. CABA. Respuesta múltiple.**

		Escala de temor ante el Covid-19 por parte de los taxistas encuestados	
		Tengo algo de miedo	Tengo mucho miedo
Situaciones a las cuales le temen los taxistas encuestados	Enfermarse	32,1%	66,7%
	Poner en riesgo su vida	28,3%	46,7%
	No poder trabajar ni generar ingresos	58,5%	48,9%
	Contagiar a la familia o seres queridos	71,7%	86,7%
	No tiene miedo a ninguna situación en particular	5,7%	0%

Fuente: elaboración propia con base a Encuesta digital a conductores de taxi varones de la CABA, 2020. N=98.

La percepción del riesgo en el trabajo se complejiza, ya que por un lado la preservación de la vida, especialmente la de sus seres queridos, emerge como principal preocupación y habilita la adopción de medidas de cuidado, y relativiza la idea de masculinidad como factor de riesgo. Sin embargo, la cuestión de enfermarse también representa un problema: si se contagian no pueden trabajar ni generar ingresos, comprometiendo de esta forma el bienestar de sus familias.

Para concluir, la irrupción de la pandemia de Covid-19 en tanto evento crítico contribuyó a generar un cierto grado de “descotidianización” (Lins Ribeiro, 2021) en la actividad laboral de los taxistas, pero no alteró la noción de riesgo asociada al incumplimiento del mandato de la masculinidad que los posiciona como principales proveedores económicos de sus hogares. Asimismo, la pandemia y los cuidados socio-sanitarios requeridos para trabajar incentivaron en ellos prácticas de cuidado y

autocuidado que, a priori, impugnan el modelo de varón que descuida su salud física y mental y no cuenta con habilidades “naturales” para ejercer prácticas de cuidado. Esto da cuenta de la complejidad de las prácticas que conforman las masculinidades, ya que, por un lado, la adopción de estas medidas de cuidado pone en tensión la idea de masculinidad como factor de riesgo, pero por otro, se refuerza y prevalece la idea de riesgo económico vinculado al rol de proveedores del hogar. Las experiencias y prácticas de la masculinidad en el trabajo de los conductores de taxi son contradictorias, móviles.

### **3.3. “*Nosotros a veces somos hasta psicólogos*”. El taxi como espacio de interacción con las personas pasajeras**

Para los taxistas, el auto constituye la principal herramienta de trabajo que les permite brindar su servicio. Entendiendo la movilidad como una práctica social con sentido, y el viaje como un espacio de sociabilidad construido colectivamente entre el conductor y las personas pasajeras, en este apartado me interesa analizar el vínculo que se establecen entre ambos actores dentro del espacio-tiempo específico del taxi en movimiento. Sostengo que el trabajo del taxista demanda determinados saberes profesionales, tales como la escucha activa y el diálogo con las personas pasajeras, que en cierta forma impugna el modelo de masculinidad hegemónica. Su autopercepción como “*los psicólogos de la calle*” implica pensar en una habilidad o cualidad adquirida en el ejercicio laboral, como parte de brindar un buen servicio, lo cual a su vez transgrede los roles y estereotipos de la masculinidad asociados a la falta de sensibilidad, la incapacidad para dialogar sobre sus sentimientos, o la ausencia de reflexividad, prácticas que se asocian a lo femenino.

Les sociólogos Sheller y Urry (2000) dirán que los estudios urbanos no han explorado en profundidad las grandes transformaciones que introdujeron los autos en la vida social urbana, en relación a la alteración del tiempo y del espacio en la movilidad, las dinámicas de habitar y de socialización. Retomando sus aportes, Brown (et. al, 2008) estudia las interacciones sociales específicas que ocurren al interior de los autos, analizando de qué manera se volvieron lugares habitables en nuestras

actividades cotidianas, dando lugar a determinados vínculos, formas de hablar y gesticular, tópicos de conversación, etcétera, que se diferencian dinámicas sociales que suceden en otros espacios. A través del término "*transporte privado colectivo*" (p.4) me permiten pensar el espacio del taxi como un lugar semi privado dentro del espacio público urbano, que se construye colectivamente mientras conductor y pasajero comparten momentáneamente el viaje; esta mirada le otorga un rol activo y participativo a esa persona desconocida que se sube al taxi, a pesar de no tener el control del vehículo. El surgimiento de la figura del conductor o del chofer en la circulación urbana implicó necesariamente a la creación de la persona pasajera como una nueva figura del tránsito (Errázuriz, 2017, p.139).

Por su parte, con el concepto de "*lugarización en movimiento*" (Zunino Singh, et. al., 2017), Jirón complementa esta idea del taxi como espacio de construcción colectiva, en el cual se desarrollan prácticas sociales y a su vez éste es el resultado de dichas prácticas. Esto implica, además, pensarlo como un lugar afectado por las relaciones de género, donde las prácticas de masculinidad se ponen en juego a la hora de conducir y vincularse con las personas pasajeras.

El taxi como espacio habitable, donde suceden todo tipo de interacciones sociales, es el lugar donde las personas pasajeras ascienden y descienden, compartiendo un período de tiempo con el taxista que las traslada a sus destinos. El hecho de que las personas permanezcan un tiempo determinado juntas mientras el auto se traslada de un lugar a otro promueve todo tipo de situaciones y charlas, con sus particulares pausas y silencios (Brown, et. al. 2008). El espejo retrovisor se convierte en un elemento clave en la interacción, puesto que en la mayoría de los casos los pasajeros sólo viajan en el asiento trasero. En ese viaje, ¿hay algo distintivo en la forma en la cual conversan el conductor y la persona pasajera? ¿sobre qué temas conversan? ¿en qué medida estas interacciones están atravesadas por los mandatos de la masculinidad?

A propósito de estos interrogantes, Esteban muestra claramente que el servicio que brindan los conductores es más que el simple traslado de un punto A a un punto B (como los estudios del transporte tradicionalmente analizaron los viajes), sino que demanda una escucha atenta de aquello que las personas pasajeras desean expresar o contar:

Considero que el taxista, aparte de hacer un traslado donde tengas que ir, también es psicólogo porque se sube gente que se peleó con su pareja, con el novio, con la hija, con los padres...es como un poco el cable de descarga, ese viajecito de 15/20 cuadras se descargan [...] y escuchas historias muy raras, fuertes. (Esteban, Conductor y Titular de taxi, 45 años. Octubre 2020, Buenos Aires, entrevista online).

Este fragmento refleja la noción del taxi como espacio a la vez público y privado, que el taxista y las personas pasajeras habitan por un tiempo determinado y construyen como un espacio de descarga, confianza y confidencialidad, que habilita el diálogo entre ambos. La idea de viaje como elemento facilitador de “*copresencia corporal*” (Errázuriz, 2012a, 2012b, 2017) resulta útil para comprender la dinámica que se genera dentro del taxi. Si bien el término aplica principalmente a transportes masivos de pasajeros, donde la cantidad de personas que viajan suele ser mayor (por ejemplo, un tren o un colectivo), en el caso del taxi cobra relevancia debido al carácter íntimo de dicha copresencia: es un espacio significativamente más reducido y la cantidad máxima de pasajeros es limitada. Esto puede habilitar que personas que hasta ese momento se desconocían conversen sobre problemáticas íntimas y personales, transformando al taxista no sólo en un conductor que ofrece un servicio, sino también en un “*psicólogo*” que interactúa con los pasajeros, que escucha, formula preguntas y reflexiones, da consejos.

Esta interacción entre conductores y personas pasajeras está caracterizada por un elemento que le otorga especificidad al vínculo: el anonimato. Al respecto, Carlos afirma:

Ese viaje es único e irrepetible [...] entonces surgen conversaciones de toda índole, y lo que descubrí es que la gente se abre, juega mucho el anonimato. Vos me podés hablar de lo que quieras, tocar un tema muy íntimo (me ha pasado), o temas más generales. Pero a ninguno de los dos nos importa porque es muy probable que yo no te vuelva a ver nunca más en la vida. (Carlos, Conductor y Titular de taxi, 42 años. Octubre 2020, Buenos Aires, entrevista online).

Es interesante pensar el viaje como un espacio-tiempo específico único e irrepetible, donde el anonimato habilita formas específicas de vinculación y permite que los conductores encuestados intenten un corrimiento respecto de los mandatos de

la masculinidad que operan “por fuera” del espacio del taxi y del viaje. En este momento, y amparados por el anonimato tanto propio como de la persona pasajera, pueden ser varones que dialogan sobre temas profundos, personales, se abren y relatan sus propios problemas, reflexionan sobre sus propias vidas para establecer un vínculo (aunque sea momentáneo) con la persona que trasladan.

Además de poner en juego este saber específico vinculado con la escucha como parte del servicio profesional que brindan, los taxistas también ejercitan la percepción de las personas que se suben a su auto, su estado de ánimo, su lenguaje corporal, sus deseos de dialogar o quedarse en silencio:

Si me hablás podemos ir hablando todo el viaje, pero si no me hablan tampoco busco la conversación porque después hay que pensar en el otro, porque capaz la gente viene de un día complicado de laburo, o con la cabeza explotada, lo que menos vas a querer escuchar va a ser al taxista. (Mario, Conductor y Peón de taxi, 43 años. Noviembre 2020, Buenos Aires, entrevista online).

Esta lectura que realizan a través del espejo retrovisor de las personas desconocidas que sube a su taxi implica un ejercicio de empatía respecto de éstas y sus problemas cotidianos, optando por comportarse o interactuar de la mejor forma posible de acuerdo a lo que la persona pasajera necesita. En línea con lo enunciado en el apartado anterior respecto del ejercicio de prácticas de cuidado, la interpretación atenta de otros también tensiona el estereotipo de varón que debe mostrarse racional, distante y lejos de situaciones que involucren sentimientos y emociones.

Un ejemplo que también tensiona este estereotipo de masculinidad es el relato de Carlos, quien narra una situación en la cual se plasma claramente la construcción colectiva de ese espacio móvil compartido momentáneamente durante el viaje:

Me pasó una vez que una mujer me regaló una estampita y eso abrió la ventana para que diferentes personas me regalen cosas. Yo trato de ponerlas en el auto para que estén visibles, a modo de adorno, porque viene de un pasajero con buena energía, entonces lo dejo en el coche para vestirlo, para personalizarlo si se quiere” (Carlos, Conductor y Titular de taxi, 42 años. Octubre 2020, Buenos Aires, entrevista online)

La decoración del taxi no se asocia a lo estético sino al valor sentimental que tienen los objetos que decide colocar: los regalos de personas pasajeras implican un buen servicio de su parte, que es reconocido mediante este gesto; además, esto le da su impronta al espacio que habita diariamente. El auto no sólo es la principal herramienta de trabajo, los fierros y la maquinaria que permiten el traslado de pasajeros de un punto a otro, sino que es un espacio que el taxista pone a disposición de las personas con quienes comparten fugazmente, para que lo hagan propio, se sientan cómodos, dialoguen o vayan en silencio, buscando brindar un buen un buen servicio.

Sin embargo, así como el espacio del taxi puede constituirse como un lugar íntimo y de confianza, que los conductores habilitan o abren para les pasajeros, también representa para ellos un espacio de potencial incomodidad a raíz de estas interacciones:

Con el taxi de noche no me gusta, hay mucho fantasma, tanto hombre como mujer, y a mi en el auto me genera incomodidad de lo que pueda pasar o hacer. Afuera del auto no tengo problema con nada, pero adentro del auto no me siento cómodo y me siento expuesto. (Martín, Conductor y Titular de taxi, 31 años. Noviembre 2020, Buenos Aires, entrevista online).

La diferenciación que realiza el taxista respecto de su percepción arriba y abajo del auto refuerza la idea del viaje como un espacio público-privado que tiene ciertas normas de conducta e interacción que no necesariamente se sostienen afuera del taxi. Su incomodidad respecto de las personas con consumo problemático de drogas y alcohol sólo se genera dentro del taxi, donde hay cierta intimidad y la copresencia entre conductor y la persona pasajera es más próxima que en otros espacios públicos.

A modo de conclusión, podemos decir que el taxi se constituye no sólo como herramienta de trabajo, sino también como un espacio móvil cohabitado y construido colectivamente por el conductor y las personas pasajeras. Dentro de ese espacio se ponen en juego determinados saberes vinculados a la profesionalización del trabajo, que exceden el manejo y el traslado de pasajeros, y se relacionan con la escucha activa, la reflexividad y el diálogo con otros, en formas de interacción específicas que suceden gracias a la proximidad corporal durante el viaje. Estos saberes, a su vez, tensionan ciertos mandatos y estereotipos de la masculinidad, según los cuales los varones deben actuar con racionalidad, evitar dialogar sobre sentimientos y emociones, y vincularse

desde la firmeza y la fortaleza (Kaufmann, 1994; Kimmel, 1994; Connell, 1995; Fuller, 2001).

## Capítulo 4

### **“La división sexual del espacio”. La conciliación entre la vida familiar y el trabajo productivo de los conductores de taxi.**

Retomando lo enunciado al comienzo de la tesis en relación al carácter androcéntrico de las grandes ciudades, construidas y organizadas para sostener y reforzar los roles de género tradicionales, resulta necesario pensar de qué forma los conductores de taxi transitan entre el ámbito público en el cual trabajan y el ámbito doméstico. Hasta aquí se analizaron las prácticas y sentidos legitimados por los conductores de taxi puestos en juego en el ejercicio laboral, y su vínculo con determinados mandatos y prácticas de la masculinidad.

En este capítulo me interesa indagar sobre las formas que adoptan las masculinidades taxistas en relación al ámbito doméstico, las paternidades y las tareas de cuidado. La división sexual del trabajo diferencia las actividades que varones y mujeres deben realizar, y en tanto relación de poder, impulsó la acumulación capitalista y un nuevo orden patriarcal a partir del trabajo no pago que realizan las mujeres en torno a las tareas reproductivas de la fuerza de trabajo. Esta especialización de tareas laborales las alejó del trabajo productivo, y profundizó las diferencias de poder entre varones y mujeres detrás del argumento de una supuesta inferioridad natural de éstas últimas (Federici, 2015). Esta división entre producción y reproducción devino, necesariamente, en una división sexual del espacio (Valdivia, 2018), que delimita los ámbitos de desarrollo, tareas y responsabilidades para varones y mujeres escindidas dicotómicamente en el espacio público/privado

respectivamente<sup>37</sup>. Así, las mujeres serían las responsables de las tareas de cuidado y de reproducción de la vida familiar al interior del hogar, mientras que los varones -proveedores- son quienes salen a la calle a generar ingresos para sostener económicamente a su familia.

Existen numerosas investigaciones en América Latina que analizan la relación entre las masculinidades y el mandato internalizado de ser proveedores de la familia (Olavarría, 2000; Fuller, 1997; Viveros Vigoya, 2002), rol que les otorga autoridad dentro del ámbito del hogar en tanto jefes de familia. El trabajar les otorga estatus, prestigio, y su pérdida suele ser en cierta forma una tragedia para ellos, dado que pueden encontrarse pasando más tiempo en el ámbito doméstico (asociado a los significantes femenino) y su masculinidad se vería disminuida.

En el capitalismo contemporáneo el modelo de varón-padre-proveedor, podríamos decir, se encuentra en crisis: cada vez son más los hogares en los cuales ambos miembros de la pareja (heterosexual) aportan económicamente (Wainerman, 2002). No obstante, para el caso de los taxistas, vemos que ellos se auto perciben como los principales aportantes al hogar. La encuesta realizada permite observar que el 64% dicen ser el principal sostén económico del hogar, siendo el taxi su principal fuente de ingresos en el 80% de las respuestas (Encuesta digital a conductores de taxi varones de la CABA, 2020). El restante 20% tiene otro trabajo complementario al taxi, lo cual refuerza el *deber ser* de la masculinidad en relación a ser proveedores del hogar y sus familias<sup>38</sup>.

---

<sup>37</sup> La decisión de analizar los hallazgos del trabajo de campo dividiendo la esfera pública de la privada es de carácter metodológico, desde un plano teórico me apoyo en el análisis de Víctor Franco López (2021) en relación la superación del pensamiento patriarcal que organiza el entendimiento del mundo en términos binarios. El autor retoma el *paradigma de lo común* para romper con la dicotomía público-privado a la hora de concebir los espacios, poniendo en el centro del análisis el sostenimiento cotidiano de la vida (necesidades personales y comunitarias) que entrecruza lo doméstico y lo público por igual, y elimina la barrera analítica que las divide desde una óptica androcéntrica.

<sup>38</sup>Al respecto, Olavarría (2017) sostiene que quedarse sin empleo o no lograr proveer económicamente para sus familias coloca a los varones en una posición de vulnerabilidad respecto de su hombría, los inhabilita de cumplir con su responsabilidad y puede confinarlos al espacio doméstico (asociado a lo femenino) perdiendo el contacto con el ámbito público que es donde deben desarrollarse y demostrar su capacidad de proveer y constituirse como autónomos. En este caso, si el taxi no provee la remuneración económica suficiente para sostener a sus familias, los taxistas no contemplan otra opción que conseguir otro trabajo para continuar desempeñando este rol, no satisfacer las necesidades económicas de su núcleo familiar no es una posibilidad.

En este capítulo me interesa analizar las huellas de la organización del trabajo en las relaciones e interacciones que suceden en el ámbito del hogar de los conductores de taxi. Para tales propósitos, el apartado está dividido en dos secciones: por un lado, analizo la participación económica de los taxistas en el sostenimiento de sus hogares; por otro lado, la construcción social del mandato del varón proveedor en relación con el ejercicio de las paternidades y la conciliación laboral-familiar que logran. Como se observa, este capítulo devela los claroscuros, las tensiones y contradicciones de las formas en que los conductores de taxi se vinculan con el espacio doméstico, teniendo en cuenta que el trabajo les demanda muchas horas fuera de sus hogares, pero también les permite cierta flexibilidad en relación a los horarios en los cuales trabajan, sus tiempos de descanso y sus francos.

#### **4.1. “Yo creo que el hombre es la cabeza de la familia”. Participación de los taxistas en el sostenimiento del hogar.**

Partiendo de un contexto de transformación histórica de las familias, donde las demandas de corresponsabilidad, conciliación y uso del tiempo (laboral, personal y familiar) resignifican, transforman y tensionan las dinámicas familiares; donde se redefinen los acuerdos entre madres y padres (en parejas heterosexuales) en términos del reconocimiento de los derechos de las personas cuidadoras en pos de una democratización de la vida privada (Olavarría, 2017, p.113); donde el modelo del varón proveedor parecería estar quedando atrás, en esta sección me propongo analizar qué ocurre al interior de la vida de los conductores de taxi con este mandato. ¿Hasta qué punto estas transformaciones permearon las dinámicas familiares de los taxistas? ¿De qué forma matizan y encarnan la figura de proveedores del hogar? Se verá que si bien sus parejas aportan económicamente, el rol del varón proveedor continúa teniendo un peso significativo, lo cual también tiene efectos sobre el ejercicio de las paternidades.

El aspecto doméstico de la masculinidad está atravesado por la autoridad, la protección, el respeto y la responsabilidad que conlleva sostener su hogar y a los miembros de su familia. Para los conductores de taxi, la oposición casa/calle opera

como un tránsito entre lo doméstico y lo exterior, entre el ámbito de lo femenino, la casa, la esposa/madre, y el trabajo, lo masculino, el espacio público (Fuller, 1997). Salir a la calle y desarrollarse en el ámbito público/productivo les otorga a los taxistas autoridad en el ámbito doméstico, tal como lo expresa Néstor:

Yo creo que el hombre es la cabeza de la familia, el que tiene que poner el hombro por si pasa algo, la cabeza de la familia, y después la mujer vendría a ser el cuello [...] el hombre tiene que estar en todo, pero con el apoyo de la mujer, ¿no? Hay gente que por ahí te dice que no, que los dos tienen que ser la cabeza, pero para mí no, el hombre tiene que ser la cabeza, de la casa, de la familia. (Néstor, Conductor y Titular de taxi, 48 años. Octubre 2020, Buenos Aires, entrevista online).

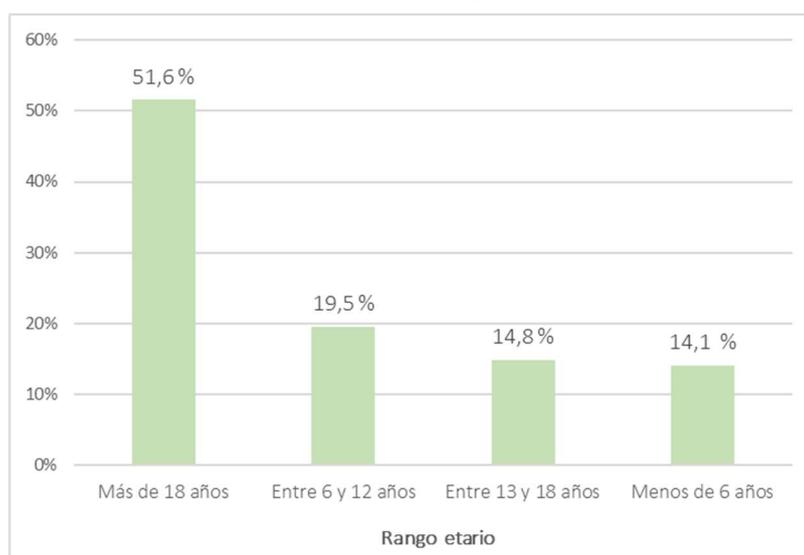
En esta cita, el entrevistado realiza una interesante analogía respecto del funcionamiento de la familia. La metáfora biologicista, la cual concibe a la familia como un cuerpo vivo, sintetiza la concepción patriarcal de la división sexual del trabajo: el varón es la cabeza, pensante y racional, quien toma las decisiones, quien responde y acciona para proteger a su familia; la mujer es el cuello, sin el cual la cabeza no se sostendría, quien mantiene y opera para que la cabeza (el varón) pueda funcionar y ejercer su rol de protector/proveedor. Además, el hombro es una parte del cuerpo que resiste la carga de cosas pesadas, desde donde se hace fuerza para sostener algo. “*Poner el hombro*” implica “hacer lo que haya que hacer” para sostener la situación en el momento que se necesite, soportar el peso, hacerse cargo de las cuestiones pesadas de manera racional y templada. En oposición a esto, el cuello es una de las partes más delicadas del cuerpo, está asociado estéticamente a las mujeres, a la suavidad, la delicadeza, e incluso muchas veces a la sensualidad. El cuello también sostiene (al varón, a la cabeza de la familia), pero su sostén no está vinculado a una situación excepcional, como poner el hombro “por si pasa algo”, sino que es una acción sistemática y cotidiana. La mujer es quien sostiene el hogar mientras el varón sale a trabajar y lo sostiene económicamente, y en situaciones puntuales donde debe intervenir en tanto jefe de la familia.

Otro elemento que no resulta menor del fragmento es cuando el entrevistado afirma “*hay gente que por ahí te dice que no, que los dos tienen que ser la cabeza*”, dando cuenta de que esta división sexual del trabajo que organiza su núcleo familiar

actualmente es cuestionada o puesta en duda. Como mencionamos al principio, el ingreso masivo de las mujeres en el mercado laboral y los hogares, en los cuales ambos adultos aportan económicamente al hogar, suponen poner en tensión el modelo familiar patriarcal-tradicional (Wainerman, 2003) con un varón proveedor, una mujer ama de casa, y una distribución de recursos desigual (educativos, ocupacionales, económicos). En el contexto urbano del área metropolitana de Buenos Aires (AMBA), entre 1980 y 2001 en los hogares nucleares completos (con hijos), el modelo del proveedor varón único (esposo económicamente activo y esposa económicamente inactiva) decreció de 74,5 a 53,7%, mientras que los hogares donde ambos son proveedores aumentaron de 25,5% hasta 46,3% (Wainerman, 2007).

Para los actores de esta investigación, la conformación de una familia (matrimonio y paternidad) constituye uno de los elementos centrales en sus trayectorias de vida: el 85% afirma tener hijos, siendo el 51,6% mayores de 18 años, seguido por hijos entre 6 y 12 años (19,5%) y en igual medida menores de 6 años y entre 13 y 18 años (14%). En suma, el 48,4% de los hijos de los taxistas son menores de 18 años.

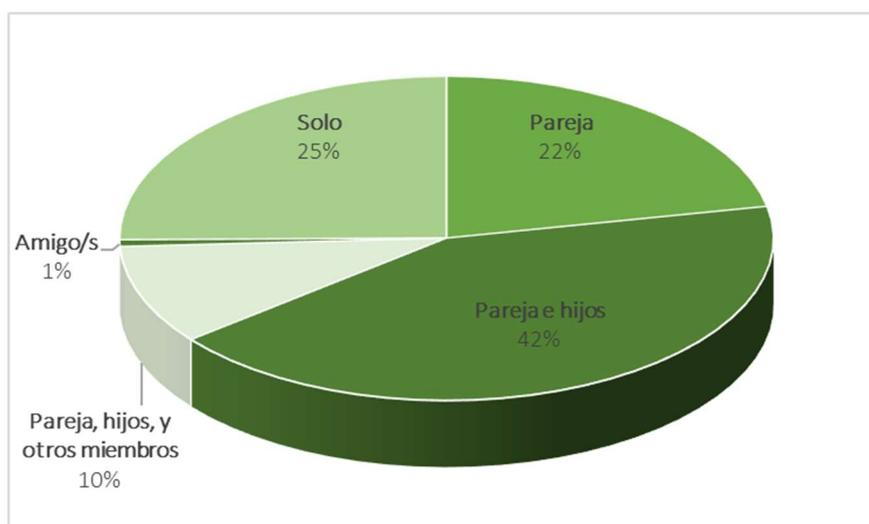
**Gráfico n° 7. Distribución en porcentaje del rango etario de los hijos de los taxistas encuestados. CABA. Respuesta múltiple.**



Fuente: elaboración propia con base a Encuesta digital a conductores de taxi varones de la CABA, 2020. N=150.

Al preguntarles con quiénes conviven, el Gráfico n° 8 muestra que el 57% lo hace con su pareja e hijos, seguidos por aquellos que conviven solamente con sus parejas (29%), y en menor medida están aquellos que conviven con pareja, hijos y otros miembros de la familia (13%).

**Gráfico n° 8. Distribución en porcentaje de la situación convivencial de los taxistas encuestados. CABA.**



Fuente: elaboración propia con base a Encuesta digital a conductores de taxi varones de la CABA, 2020. N=150.

La situación convivencial de los conductores resulta relevante si se tiene en cuenta que la convivencia con menores de edad incrementa la carga de horas de tareas de cuidado. Más adelante veremos el grado de involucramiento en estas tareas, pero en base a los resultados preliminares de la Encuesta del Uso del Tiempo 2021 (INDEC), los hogares con personas que demandan cuidados<sup>39</sup> tienen una tasa de participación del 84,8% en trabajo no remunerado, mientras que en los que no baja al 81,9%. Según la encuesta de elaboración propia, los datos muestran que aquellos taxistas que viven con pareja e hijos, éstos son menores de 18 años (76,2%), a

<sup>39</sup> De acuerdo a la Encuesta Nacional del Uso del Tiempo 2021, las personas que demandan cuidados son aquellas que necesitan ayuda para realizar actividades básicas de la vida cotidiana. Se incluye en este grupo a menores de 13 años. Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC). *Encuesta Nacional de Uso del Tiempo, Resultados preliminares*. Abril de 2022.

diferencia de quienes viven con sus parejas, hijos y otros miembros de la familia, cuyos hijos son mayores de edad (76,9%).

Para el caso de los actores analizados en esta investigación, los mandatos tradicionales de la masculinidad vinculados al varón proveedor y jefe de familia continúan operando, y en la actualidad adoptan formas específicas que se ajustan a la coyuntura social, económica y cultural que vuelven este modelo un tanto más heterogéneo. Por ejemplo, Esteban afirma: *“Siempre fui yo el sostén de la familia porque mi trabajo trae más plata que el de ella. La plata la maneja ella, le doy la plata porque yo con la guita soy un desastre”* (Esteban, Conductor y Titular de taxi, 45 años. Octubre 2020, Buenos Aires, entrevista online).

Lo primero que podemos analizar de este fragmento es que tanto el entrevistado como su pareja aportan económicamente al hogar (vale aclarar que no tienen hijos por el momento). Sin embargo, el aporte económico de él es superior al de ella, lo cual puede responder a la falta de acceso por parte de las mujeres a trabajos con mejores salarios, o de las decisiones familiares de que las mujeres obtengan un trabajo *part-time* para poder sostener tanto las tareas productivas como las reproductivas dentro del ámbito doméstico. De acuerdo a la Encuesta del Uso del Tiempo (INDEC, 2013) el tiempo promedio diario dedicado al trabajo doméstico no remunerado de las mujeres mayores de 18 años ocupadas es de 4,6, ascendiendo a 5,2 en el caso de las mujeres que no están ocupadas. Sin embargo, en el caso de los varones esta diferencia entre el estado de ocupación y desocupación no influye en el tiempo promedio dedicado al trabajo doméstico no remunerado, siendo de 3,3 para el primer caso, y 3,1 en el segundo. Si se profundiza respecto del estado civil de las mujeres y su participación en el trabajo doméstico no remunerado, vemos que en la CABA las mujeres que están unidas/casadas invierten un tiempo promedio de 5,7, mientras que aquellas solteras un 3,5, asemejándose con el tiempo promedio de los varones en general. La diferencia en la participación en el trabajo remunerado y su conciliación con el trabajo doméstico no remunerado entre varones y mujeres, refuerza el hecho de que el principal aporte económico al hogar sigue estando a cargo del varón, continuando con el mandato, la responsabilidad y la presión de ejercer este rol.

Otra aclaración necesaria: el entrevistado no sólo trabaja como taxista, sino que además es dueño de un bar que gerencia por las noches. Además de la jornada diurna con el taxi, se le suma la jornada nocturna en el bar, lo cual demuestra la manera en

que los varones asumen el mandato del proveedor, relativizando los impactos para su salud psicológica y física en pos de cumplir con su rol. El segundo elemento interesante es que, si bien Esteban dice ser quien aporta más dinero al hogar, su pareja es quien maneja y controla las finanzas del núcleo familiar. Aquí interesante hacer un contrapunto con la investigación de Palermo (2017) para el caso de los trabajadores petroleros, donde son las esposas de los trabajadores quienes manejan y llevan cotidianamente la economía de la vida familiar. Sumando a Federici (2018), dirá que la falta de salario o un nivel de ingresos menor al del varón, genera en las mujeres dependencia respecto del ingreso económico que éstos aportan al hogar. Para el caso de esta investigación, los ingresos de los taxistas son indispensables para la supervivencia del núcleo familiar, incluso cuando sus parejas realizan aportes complementarios, y son las mujeres las que manejan y administran esos salarios aportados por sus compañeros varones, ante la falta de salarios significativos propios.

Esta dependencia del salario de los taxistas se traduce, como vimos, en su ausencia física en el ámbito doméstico, y por ende en un involucramiento parcial en las tareas del hogar y de cuidado:

Yo estoy todo el día afuera, las tareas [del hogar] quedan para el fin de semana que tengo franco [...] igual nos repartimos bastante bien las tareas: yo trabajo 12 horas y ella limpia la casa...yo como soy cocinero me encargo de todo lo que es la comida, ella de las compras [...] Pero bueno yo gano mucho más que mi señora, como cuatro veces más, y no me parece justo que tengamos que dividir los gastos. (Néstor, Conductor y Titular de taxi, 48 años. Octubre 2020, Buenos Aires, entrevista online).

Esta cita, además de confirmar el planteo que vengo sosteniendo, introduce otro tipo de aportes que hacen a la reproducción del hogar y la familia, como cocinar o realizar tareas de mantenimiento de la vivienda. Vemos que la incorporación del taxista al trabajo doméstico es más bien una colaboración y no una actividad central en su vida, ya que lo primordial es el trabajo remunerado. Su involucramiento es en períodos cortos y puntuales, y las realiza gracias a que su pareja genera las condiciones previas para ello: para tener qué cocinar, alguien debe encargarse de las compras. Además, el taxista repone sobre el carácter profesional del trabajo: él es cocinero o chef, lo cual le otorga cierto prestigio a la tarea; la actividad que se le asignó a su

esposa (hacer las compras) no tiene ningún reconocimiento o prestigio en particular, y a priori no requeriría ninguna formación específica. Estamos en presencia de una “repartición de tareas” que conlleva un tratamiento desigualmente distribuido de la valoración positiva y el prestigio.

Considerando que el 60% de los taxistas encuestados trabaja entre 9 y 12 horas diarias, no sorprende la cantidad de horas por día que dedican a las tareas del hogar: como se muestra en el Gráfico n°9, más de la mitad de los encuestados dedican entre 1 y 2 horas al día a las tareas del hogar, seguido por un 23% que dedica entre 3 y 4 horas, y sólo un 7% dedica más de 3 horas. En suma, alrededor de un 70% de los conductores dedican dos horas o menos a tareas del hogar, dato que podría explicarse por la mayoría de edad de sus hijos, quienes tienen un grado de autonomía superior que aquellos menores de edad.

**Gráfico n° 9. Distribución en porcentaje de horas por día dedicadas a tareas del hogar por parte de los taxistas encuestados. CABA.**



Fuente: elaboración propia con base a Encuesta digital a conductores de taxi varones de la CABA, 2020. N=150.

Comparando estos resultados con la Encuesta Nacional del Uso del Tiempo (INDEC, 2013), vemos que el tiempo promedio diario dedicado a actividades que componen el trabajo doméstico no remunerado (quehaceres domésticos, apoyo escolar, cuidado de persona) de los varones residentes de la CABA es de 3,3 horas, valor que disminuye si se entrecruza esta variable con la jornada laboral remunerada:

aquí la participación de los varones que trabajan más de 46 horas por semana (como es el caso de los taxistas) en el trabajo doméstico no remunerado desciende a 2,9 horas. Los taxistas encuestados, entonces, dedican aproximadamente una hora menos por día a las tareas del hogar. Para éstos, el ámbito doméstico continúa siendo un espacio asociado a los significantes femeninos, donde se involucran de manera parcial y mediante la realización de tareas puntuales que ayudan o “alivianan” la carga que recae sobre sus parejas. El ámbito público sigue siendo de predominio masculino, donde éstos circulan para generar la recaudación diaria que sostiene económicamente sus hogares y sus familias. Sin embargo, podemos afirmar que el esquema tradicional de varón proveedor-ama de casa, al cual los taxistas encuestados adscriben, tiene matices, y se encuentra en un proceso de ciertas tensiones, incluso por los propios conductores que advierten los cambios de época.

Me interesa dar cuenta de esta situación con un curioso intercambio que se dio mientras realizaba la entrevista *online* a José Luis, con quien no sólo dialogué a través de la plataforma Zoom, sino también mantuve numerosos intercambios por WhatsApp. Mientras charlábamos sobre su participación en las tareas del hogar y la conciliación laboral-familiar que había establecido con su pareja, se generó un intercambio espontáneo con ella, quien escuchando la conversación que estábamos manteniendo, se atrevió a acotar sobre el tema. A continuación, reproduzco el diálogo:

- José Luis: En mi época los varones mantenían la casa, pagábamos todo...me gustaría vivir en tu época que, ahora si salimos a comer, pagarías vos.

- Pareja de José Luis: José, ¡qué machista!

- José Luis: Yo pago, pero eso no significa que sea machista, yo digo que soy caballero.

(José Luis, Conductor y Titular de taxi, 60 años. Septiembre 2020, Buenos Aires, entrevista online)

El fragmento da cuenta, en primer lugar, del rol histórico establecido para los varones que conformaban una familia: “mantener la casa”, trabajar y traer dinero. Esto, como vimos, consagra su hombría al ser responsables de sus esposa e hijos/as, obteniendo el reconocimiento de sus pares en el ámbito público y el respeto y autoridad en el ámbito doméstico. Pero el entrevistado también se da cuenta de que este mandato

de la masculinidad se encuentra en crisis, o al menos es puesto en duda en el actual contexto. Al decir que le gustaría vivir en “mi época” (es decir, actualmente) interpreta que la lógica de varón proveedor que sostiene el hogar, que paga la cena, está transformándose; ahora también las mujeres, quienes forman parte del mercado laboral, tienen la capacidad y la autonomía de generar ingresos y pagar la cuenta.

En segundo lugar, muestra el contrapunto que se genera entre la sentencia de la pareja de José Luis llamándolo “machista” por tener este tipo de pensamientos, y la respuesta de él, que considera pagar como un acto de caballerosidad. Para ella, la figura del varón proveedor esconde una actitud machista que anula la capacidad y autonomía de las mujeres de pagar y proveer. Para él este acto está asociado a la construcción de una masculinidad protectora, que es capaz de hacerse cargo económicamente de su pareja e hijos/as. Esta tensión que se produce en esta entrevista *online* se enmarca en un contexto fértil de instalación pública de una agenda feminista en Argentina y en el mundo. Es en este contexto que la pareja de José Luis se anima a llamarlo “machista”.

Vemos que, con sus matices, los aportes de los conductores de taxi a sus hogares responden al mandato de la masculinidad, que designa a los varones como los proveedores del hogar, lo cual los habilita a ser considerados los jefes de la familia, la autoridad ante otros miembros de la familia.

#### **4.2. “*Mi tiempo trato de disfrutarlo con mi familia*”. El ejercicio de las paternidades de los conductores de taxi**

Desde los estudios de las masculinidades, la responsabilidad es considerada uno de los puntos centrales de la paternidad, puesto que conlleva asumir públicamente la capacidad de hacerse cargo, proveer, formar, proteger y amar a los hijos (Fuller, 1998, 2001; Olavarría, 2017). Sin embargo, la forma de definir y entender esta responsabilidad es variada y depende de múltiples factores, como el ciclo vital del varón, la clase social, la situación laboral o la relación de pareja. En este apartado analizo las formas en las cuales los taxistas interpretan la responsabilidad que conlleva la paternidad, y de qué forma el trabajo afecta su ejercicio. Veremos que las características del trabajo favorecen prácticas de paternidades presentes y a la vez

ausentes, que los taxistas intentan equilibrar. La participación de los taxistas en la vida cotidiana de sus hijos está atravesada por el auto como elemento que refuerza el rol que suelen tener los varones en relación a las actividades de reproducción generacional/auto reproducción familiar.

Gustavo, quien tiene 2 hijos (una mayor de edad y otro menor de edad), destaca la conciliación laboral-familiar que particularmente habilita el hecho de trabajar con el taxi:

Yo te digo que mi laburo de taxista me encanta porque me da libertad, por ejemplo: nunca falté a un partido de hockey de mi hija, o a un partido de fútbol de mi hijo, o a un acto escolar [...] (Gustavo, Conductor y Titular de taxi, 48 años. Octubre 2020, Buenos Aires, entrevista online).

Participar de eventos significativos de sus hijos implica, para él, ser un padre presente, activo en la crianza, formación y acompañamiento. La autonomía en relación a los horarios laborales le permite ejercer su paternidad de una forma que él considera responsable, siempre considerando que ser padres es más que engendrar un niño, sino que implica dedicación y tiempo. Gustavo continúa relatando un día de trabajo típico, donde podemos observar la forma en la cual el ejercicio de la paternidad permea la jornada laboral:

En su momento a la mañana pasaba a buscar a mi hijo, lo llevaba al colegio. Al mediodía lo llevaba a entrenar, él juega al fútbol, almorzaba con él casi todos los días...Ahora 8 am tengo que estar en la base, por ahí me pido el descanso al mediodía y ahí lo veo a mi hijo, jugamos un rato, nos vamos a andar en bicicleta, nos ponemos a tomar un poco de sol [...] (Gustavo, Conductor y Titular de taxi, 48 años. Octubre 2020, Buenos Aires, entrevista online).

El entrevistado encuentra resquicios para formar parte de las actividades cotidianas de éstos/as, conciliando sus horarios y realizando actividades que implican pasar tiempo de calidad. Podríamos hablar de una “paternidad chofer”: es decir, el auto como herramienta de trabajo con la potencialidad de la movilidad, sumado a la flexibilidad de la jornada, le permite al taxista “robar” horas del tiempo productivo y reconvertirlos en tiempos generadores de la reproducción. En segundo lugar, es

interesante pensar el trabajo y el taxi como herramientas que habilitan el ejercicio de la paternidad, hay un entrecruzamiento entre la forma de trabajar y las formas de paternar: la autonomía horaria y la naturaleza móvil del trabajo les permite acomodar su jornada laboral a las de sus hijos; si su situación laboral fuera dentro de una oficina con un horario estricto, estos encuentros deberían ser reformulados. Sin embargo, es importante destacar que las actividades que describe Gustavo son esporádicas, vinculadas a lo lúdico y al disfrute, y no atadas a tareas rutinarias.

El análisis que realiza Olavarría (2017, p. 84) sobre masculinidades y varones en Chile resulta útil para analizar el caso de los taxistas: el autor distingue entre tareas de reproducción generacional (crianza y acompañamiento de hijos) y de auto reproducción de la familia (alimentación, salud, vestuario, etc.). Los varones participan más frecuentemente en las primeras, siendo tareas que pueden ser discontinuas en el tiempo, que el varón puede realizar cuando puede/desea y no hacen a la supervivencia diaria de sus hijos. Con el taxi pueden pasar a buscar a sus hijos, llevarlos y traerlos a sus actividades extra escolares, almorzar esporádicamente, etc. Por su parte, Mario plantea una situación similar con su única hija (mayor de edad):

Yo mi tiempo trato de disfrutarlo con mi familia, no trato de que sea con otros, no me interesa. Los sábados trato de tomarme un poquito más de tiempo para poder por ejemplo, ir a buscar a mi hija [...] yo disfruto mucho cuando voy a buscar a mi hija. (Mario, Conductor y Peón de taxi, 43 años. Noviembre 2020, Buenos Aires, entrevista online)

Una vez más, vemos que el factor tiempo/trabajo aparece como un elemento que genera conflicto en el ejercicio de la profesión, que muchas veces demanda largas jornadas de trabajo que los aleja del ámbito doméstico y, por ende, de sus hijos. El tiempo libre se dedica casi exclusivamente a la familia, que es para quienes, en última instancia, trabajan y generan ingresos. Podríamos pensar que existe en el ejercicio de la paternidad de los conductores de taxi una aparente contradicción entre esta presencia “económica-material” que responde al mandato de varones proveedores, y una copresencia física en la crianza y acompañamiento de sus hijos. Esto muchas veces genera presión puesto que deben salir a trabajar, y al hacerlo, se pierden de participar

en numerosos momentos de sus vidas, e incluso el tiempo que pasan con ellos se ve permeado por problemas vinculados al trabajo.

[El trabajo] repercute porque yo llego y me ven cansado, estresado. Porque ellos se dan cuenta viste, entonces como que no rindo como papá, porque realmente llego cansado. Llego, me baño y ya me voy a dormir. (Néstor, Conductor y Titular de taxi, 48 años. Octubre 2020, Buenos Aires, entrevista online).

La cita anterior expone los padecimientos que acarrear los mandatos de la masculinidad vinculados al trabajo y al rol de proveedores, el cansancio y el estrés diarios a los cuales están expuestos los taxistas genera impactos en sus vínculos familiares, en especial con sus hijos. La angustia que provoca desear ejercer paternidades más activas y presentes y “no rendir como papás” está directamente relacionada con la lógica ya mencionada que asigna a los varones el ámbito público del trabajo como principal espacio para desarrollarse, lo cual trae costos en el plano familiar.

Para concluir, si bien podemos vislumbrar en todos los relatos ciertas recurrencias en las experiencias vividas, resulta difícil establecer una generalización respecto de cómo los taxistas interpretan las responsabilidades vinculadas a la paternidad, y las formas en las cuales se hacen presente en la vida de sus hijos. A pesar de que todos ellos están atravesados por la imagen del varón como proveedor y jefe de familia, el ejercicio de las paternidades de los conductores es heterogéneo y responde a diversos factores personales y sociales que imposibilitan la construcción de “tipos ideales”. Sin embargo, hay un claro entrecruzamiento entre la paternidad y el trabajo: los conductores no narran situaciones de cuidado al interior de sus hogares, sino que estos momentos con sus hijos los asocian al trabajo y a la movilidad en el ámbito público. Podemos hablar de la categoría “paternidad chofer” en tanto sus experiencias de paternidad están atravesadas por el “llevar y traer”, tarea similar a la que realizan cotidianamente con las personas pasajeras. Para ellos, esta conciliación es una forma de poder hacerse presente en la vida de sus hijos ante la carga horaria que representa el trabajo.

## Reflexiones finales

Las experiencias de la masculinidad son constitutivamente contradictorias. También lo son las prácticas y representaciones de lo masculino que los conductores de taxi construyen, tensionan y ponen en circulación en el espacio urbano de la ciudad. En esta investigación tuve como propósito tender un puente entre los estudios de las masculinidades, la antropología del trabajo y los estudios de la movilidad, para poder analizar el rol que ocupa la actividad laboral en la vida de estos trabajadores, y su contribución en la consolidación o impugnación de determinados mandatos y roles de la masculinidad.

Siendo el trabajo un elemento fundante de las identidades masculinas, exploré las formas de relacionarse entre conductores, el vínculo con su herramienta de trabajo y las personas pasajeras, y finalmente la conciliación entre el ámbito laboral y la esfera doméstica. Todos estos elementos estuvieron atravesados por la pandemia de Covid-19 en tanto evento crítico que transformó la cotidianeidad de los actores de esta investigación, y el desarrollo de la misma en términos metodológicos.

Analizando las representaciones de la masculinidad que moldean aquello que los conductores entienden por hombres y trabajadores, observé que la mirada de les *otres* sobre los taxistas repone en las disposiciones naturales de la masculinidad, como lo son las demostraciones de virilidad, la seducción, la fuerza física y la competencia, todas características que “deben” poseer los varones para ser identificados como tales. Estas ideas, a su vez, moldean la propia construcción que los actores tienen de sí mismos en tanto taxistas: creen ser vistos como competitivos y violentos, y en paralelo, como seductores de mujeres; aquí la figura de Rolando Rivas Taxista opera a la vez como un mito y un mandato inalcanzable por ellos. A pesar de esto, la mirada de les *otres* también construye fronteras dentro del *nosotros* taxista: ellos buscan distanciarse del estereotipo negativo del conductor de taxi, elaborando sus propias representaciones basadas en el trabajo y en el profesionalismo como principales atributos positivos.

En esta línea, también se ahondó sobre los códigos laborales informales y su relación con determinada construcción de la masculinidad. El primero de ellos tiene que ver con la competencia por la fuente de trabajo (las personas pasajeras), la cual demanda una actitud competitiva, riesgosa y temeraria, y que, ante su transgresión, ellos imparten una sanción a través de la violencia verbal o física. Estas prácticas, a su

vez, refuerzan la representación social de los conductores asociada a la virilidad y la agresividad.

En relación al carácter masculino del tránsito de la CABA y la diferencia entre conductores varones y mujeres en relación a la interpretación del riesgo, se vió que existe un vínculo entre la construcción de la masculinidad de los taxistas y su interpretación del riesgo. La imprevisibilidad o la incertidumbre es una característica determinante del trabajo, relacionada con la fluctuación de las ganancias diarias, las personas pasajeras -casi siempre desconocidas- que se suben al taxi, y las dinámicas e interacciones cotidianas con otros actores del tránsito. La irrupción de la pandemia de Covid-19 no alteró la noción de riesgo asociada al incumplimiento del mandato de la masculinidad que los posiciona como principales proveedores económicos de sus hogares. Asimismo, las medidas sociosanitarias requeridas para trabajar incentivaron en ellos prácticas de cuidado y autocuidado que ponen en tensión la idea de masculinidad como factor de riesgo.

Finalmente, a la luz de la transformación y redefinición de los acuerdos y dinámicas familiares de cuidado y sostenimiento del hogar actuales, que podrían implicar un retroceso del modelo de jefe de familia, se observó que entre los taxistas el rol del varón proveedor continúa teniendo un peso considerable, lo cual también tiene efectos directos sobre el ejercicio de las paternidades. Esto se traduce en una participación acotada en las tareas domésticas y de cuidado, ámbito del cual permanecen ajenos la mayor parte del día, priorizando la actividad productiva que les permite asumirse como el sostén económico de sus hogares (aunque, como se vio, esta tarea se comparte con sus parejas).

El binomio tiempo/trabajo aparece como un elemento que genera conflicto en el ejercicio de la profesión, asignándoles el ámbito público como principal espacio para desarrollarse como proveedores. Podríamos pensar que existe en el ejercicio de la paternidad de los conductores de taxi una tensión entre esta presencia “económica-material”, y una copresencia física cotidiana en actividades vinculadas a la crianza y acompañamiento a sus hijos desde el amor y la responsabilidad. Los conductores expusieron los padecimientos que implica este mandato de la masculinidad, que genera cansancio, estrés y padecimientos que impactan sobre sus vínculos familiares. En ocasiones, las largas jornadas laborales les provocan angustia por “no rendir como papás”,

imposibilitados de ejercer lo que ellos consideran paternidades más activas y presentes. Deben salir a trabajar para sostener económicamente a sus hijos, pero al hacerlo se pierden de participar en numerosos momentos de sus vidas e incluso el tiempo que pasan con ellos se ve permeado por problemas vinculados al trabajo.

Sin embargo, la autonomía en relación a los horarios laborales y su herramienta de trabajo, el auto, también habilitan un cruce entre el ejercicio de la paternidad y el trabajo: los conductores buscan conciliar el tiempo laboral con la posibilidad de hacerse presentes en las vidas de sus hijos, llevándolos y trayéndolos a determinadas actividades, o participando de actos escolares en medio de la jornada laboral. Aquí introduje la categoría de “paternidad chofer”, en tanto las prácticas de cuidado están atravesadas por el “llevar y traer”, siempre asociadas al ámbito público y al taxi como elemento que posibilita la conciliación laboral-familiar.

Así, el trabajo, la profesión y la familia aparecen como elementos legitimantes de las masculinidades taxistas, pero también les representan contradicciones: son una responsabilidad que entra en conflicto con su libertad y autonomía. Aquí el mandato del hombre proveedor se compensa con el carácter autónomo del trabajo. Ésta se asocia, por un lado, a la idea de ser sus propios jefes, no tener otra persona a la cual deban rendir cuentas ni dar explicaciones, y por otro, con el desarrollo de su trabajo en la esfera pública, donde los varones son históricamente los únicos habilitados para circular, trabajar, y alejarse del ámbito doméstico, que se asocia a lo femenino.

El segundo código laboral, que pone en tensión esta idea de masculinidad asociada a la violencia o la amenaza de ella, es aquel vinculado a la generación de espacios (*online* y *offline*) de encuentro, apoyo y compañerismo, que postulan como práctica laboral paralela y complementaria a la competencia. Allí se comparten saberes e información útil para otros conductores, generan redes de contención ante un siniestro vial o una situación de inseguridad, y se acompañan en el cotidiano del trabajo.

El concepto de taxista-psicólogo también tensiona ciertos mandatos y estereotipos de la masculinidad, según los cuales los varones deben recurrir a la racionalidad, la dureza y la fuerza física como formas de vincularse. Se vio que el trabajo del taxista demanda determinados saberes profesionales, tales como la escucha activa, la reflexividad y el diálogo con otros, en formas de interacción específicas que

sucedan gracias a la copresencia corporal durante el viaje. Así, el taxi no sólo se constituye como herramienta de trabajo, sino también como un espacio móvil cohabitado y construido colectivamente por el conductor y las personas pasajeras.

A partir de lo dicho anteriormente, surgen algunos interrogantes para continuar profundizando sobre la cuestión de la construcción de las masculinidades de los conductores de taxi de la CABA. Los mismos vuelven, de forma circular, a la inquietud inicial de este trabajo, vinculado con mi experiencia en tanto mujer investigadora en un ámbito masculinizado, y resultan claves para seguir problematizando las prácticas y representaciones de lo que se considera ser varón en ámbitos laborales. A pesar de la incipiente incorporación de mujeres conductoras de taxi, el trabajo continúa siendo predominantemente masculino: ¿qué ocurre con las representaciones y sentidos que circulan en el sector en relación con la incorporación de mujeres al trabajo? La presencia de mujeres, ¿tensiona o reelabora las representaciones socialmente construidas sobre los taxistas? ¿Qué ocurre con las prácticas y códigos laborales masculinizados y la incorporación de conductoras, en relación a la adopción o impugnación de los mismos por parte de ellas?

En relación con esto último, también se pueden explorar los códigos laborales del sector a la luz de la actividad sindical, para indagar qué ideas, representaciones y prácticas circulan en estos espacios que abonan o impugnan los mandatos de la masculinidad, y en qué grado la presencia de mujeres afecta estas cuestiones.

Finalmente, la profundización del estudio de las prácticas y representaciones de las masculinidades mediadas por el trabajo, podría indagarse a través de otros métodos de investigación provenientes de los estudios de la movilidad, como por ejemplo la técnica del sombreado. Esto podría permitir una aproximación a la cuestión desde un punto de vista más fenomenológico, con el objetivo de interpelar a los actores de estudio respecto de las prácticas y sentidos de lo masculino incorporados en el ejercicio laboral.

En esta investigación me propuse producir conocimiento sobre la construcción de las masculinidades de los conductores de taxi de la CABA. Sus experiencias de trabajo cotidianas están moldeadas por un espacio urbano androcéntrico, una marcada masculinización del sector, y por los códigos y prácticas laborales que influyen sobre las interacciones entre compañeros y con personas pasajeras. En este sentido, se observó que su compromiso con la masculinidad en tanto posición de género es

dinámico y complejo, y se esbozaron posibles caminos a transitar para continuar profundizando sobre la construcción en-movimiento de la/s masculinidad/es en el trabajo.

## Referencias bibliográficas

- ARCHETTI, E.** (2003) *Masculinidades. Fútbol, tango y polo en la Argentina*. Buenos Aires: Antropofagia.
- ARCHUF, L.** (2013) *Memoria y autobiografía: exploraciones en los límites*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- BALKMAR, D.** (2012) *On Men and Cars. An ethnographic study of gendered, risky and dangerous relations*. Suecia: Universidad de Linköping.
- BOURDIEU, P.** (1998). *La dominación masculina*. Barcelona: Anagrama.
- BORÓN, A., THWAITES REY, M.** (2004) La expropiación neoliberal: el experimento privatista en la Argentina. En: Petras y Veltmeyer comp. *Las privatizaciones y la desnacionalización de América Latina*. Buenos Aires: Prometeo Libros.
- BROWN, B., LAURIER, E., LORIMER, H., et. al** (2008) *Driving and “passenger”: notes on the ordinary organization of car travel*. Escocia: Universidad de Edimburgo.
- CAMAROTTI, A., JONES, D., DULBECCO, P.** (2020). El impacto de los tratamientos en los modelos de masculinidad de varones con consumos problemáticos de drogas en el Área Metropolitana de Buenos Aires. *Revista Española de Drogodependencia*, 45 (2), pp. 47-63.
- CAPOGROSSI, L., MAGALLANES, M., SORAIRE, F.** (2015). Los desafíos de Facebook. Apuntes para el abordaje de las redes sociales como fuente. *Revista de Antropología Experimental*, nº 15, pp. 47-63.
- COL-LECTIU PUNT 6** (2019). *Urbanismo Feminista. Por una transformación radical de los espacios de la vida*. Barcelona: Virus Editorial.
- CONNELL, R.W.** (1995). *Masculinities*. Estados Unidos: University of California Press.
- \_\_\_\_\_ (1997). La organización social de la masculinidad. En Valdés, T., Olavarría, J. (eds.). *Masculinidad/es: poder y crisis*. Santiago de Chile: ISIS--FLACSO: Ediciones de las Mujeres N° 24, pp. 31-48.
- CRESSWELL, T., UTENG, T.** (2008). *Gendered Mobilities: Towards an Holistic Understanding*. Edimburgo: Universidad de Edimburgo.

- CRESSWELL, T.** (2011) Mobiliti I: Caching up. *Progress in Human Geography*, vol. 35.
- DE LAURETIS, T.** (1989). La tecnología del género. En *Technologies of Gender. Essays on Theory, Film and Fiction*. Londres: Macmillan Press.
- DE STEFANO BARBERO, M.** (2017). Hacerse hombre en el aula: masculinidad, homofobia y acoso escolar. *Cadernos Pagu* (50).  
<http://dx.doi.org/10.1590/18094449201700500014>
- DE KEIJZER, B.** (1995). “El varón como factor de riesgo”. En *Familias y relaciones de género en transformación: Cambios trascendentales en América Latina*. Ciudad de México, Population Council/EDAMEX.
- EL AGUILA LACOSTE, Á.** (2015). El que no se la banca, mejor que se dedique a otra cosa: riesgo, masculinidad y clase social entre trabajadores paraguayos en la industria de la construcción del Área Metropolitana de Buenos Aires. *RUNA, archivo para las ciencias del hombre*, 36(1), 51-72.
- \_\_\_\_\_ (2017). Riesgo y género en las obras: el caso de los trabajadores de la construcción del Área Metropolitana de Buenos Aires, Argentina. *Revista Latinoamericana del Trabajo* 1(1).
- DEL NIDO, J.M.** (2019) Tecnología y ansiedad de modernidad: notas etnográficas sobre el conflicto de Uber en Buenos Aires. *Hipertextos*, Vol. 7, N° 11, pp.172-198.
- DRAKE, J.** (1996). The Man-shaped City. En Booth, C., Drake, J., Yeandle, S. (comps.), *Changing Places. Women’s lives in the City*. Londres: Sage.
- DOUGLAS, M.** (1996). *La aceptabilidad del riesgo según las ciencias sociales*. Barcelona: Paidós.
- D’UVA, F.** (2019) Masculinidades obreras en los ferrocarriles: fuerza física, riesgos y responsabilidad profesional en la Argentina de principios del siglo XX. *Estudios del ISHiR*, 25. Recuperado de: <http://revista.ishir-conicet.gov.ar/ojs/index.php/revistaISHIR>
- FABBRI, L.** (2009) ¿Y el primer sexo que? Des-haciéndonos Hombres. La educación popular como camino a la autodesignación. *I Jornadas CINIG de Estudios de Género y Feminismos. Teorías y políticas: desde el Segundo Sexo hasta los debates actuales*.
- \_\_\_\_\_ (2016) Colectivos de hombres y feminismos. Aportes, tensiones y desafíos desde (y para) la praxis. *Revista Sexualidad, Salud y Sociedad*, n° 22, pp.355-368.

- FAUR, E.** (2004). *Masculinidades y desarrollo social. Las relaciones de género desde la perspectiva de los varones*. Colombia: UNICEF.
- \_\_\_\_\_ (2005). Masculinidades y familias. En Donini, A., Faur, E., García Rojas, A., Villa, A. *Sexualidad y familia: crisis y desafíos frente al Siglo XXI*. Buenos Aires: Ed. Novedades Educativas.
- FEDERICI, S.** (2015). *El calibán y la bruja*. Buenos Aires: Tinta y limón.
- \_\_\_\_\_ (2018). *El patriarcado del salario. Críticas feministas al marxismo*. España: Traficantes de Sueños.
- FULLER, N.** (1997). Fronteras y retos: varones de clase media del Perú. En Valdes, T., Olavarría, J. (eds.) *Masculinidad/es: poder y crisis*. Santiago de Chile: ISIS--FLACSO: Ediciones de las Mujeres N° 24, pp 139-152.
- \_\_\_\_\_ (1998) La Constitución social de la identidad de género entre varones urbanos del Perú. En Valdes, T., Olavarría, J. (eds.) *Masculinidad y equidad de género en América Latina*. Santiago de Chile. Flacso, pp 56-68.
- \_\_\_\_\_ (2001) No uno sino muchos rostros. Identidad masculina en el Perú Urbano. En Viveros M, Olavarría J, Fuller N. *Hombres e identidades de género. Investigaciones desde América Latina*. Bogotá: Ed. CES-Universidad Nacional.
- \_\_\_\_\_ (2005) Cambios y permanencias en las identidades de género en el Perú. Perú: FLACSO, pp. 107 - 129.
- \_\_\_\_\_ (2012) Repensando el Machismo Latinoamericano. En *Masculinities and Social Change*, 1(2), 1 1 4-1 33. Doi: 10.4471/MCS.2012.08.
- \_\_\_\_\_ (2019) La conversación entre amigos y la constitución de la identidad masculina entre varones urbanos del Perú. En Martínez Guirao, J., Téllez Infantes, A., Albelda, J.(eds). *Deconstruyendo la masculinidad, cultura, género e identidad*. España: Tirant Humanidades.
- FRANCO LOPEZ, V.** (2021). Común-tecturas: Arquitecturas de lo común para resignificar el espacio doméstico. *Revista Hábitat Inclusivo*, N°17.
- ERRÁZURIZ, T.** (2012) Conductores, pasajeros y peatones. Fundamentos para una movilidad motorizada. *Revista CA*, (151).
- \_\_\_\_\_ (2012) Para una historia del viaje metropolitano. *Revista Bifurcaciones*, n° 11.
- \_\_\_\_\_ (2017) Pasajeros. En Zunino Singh D., Guicci G., Jirón P. (2017). *Términos claves para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires: Biblos.

- GELDSTEIN R., DI LEO F., RAMOS MARGARIDO, S.** (2011). Género, violencia y riesgo en el tránsito. La dominación masculina en los discursos de automovilistas de la ciudad de Buenos Aires. *Physis - Revista de Saúde Coletiva*, vol. 21, núm. 2, abril-junio, pp. 695-720.
- GIL CALVO, E.** (2005). *Máscaras masculinas: Héroes, patriarcas y monstruos*. Buenos Aires: Anagrama.
- GILMORE, D.** (1994). *Hacerse hombre. Concepciones culturales de la masculinidad*. Barcelona: Paidós.
- GODOY, S.** (2018) Nuevos trenes, ¿Nuevas trabajadoras?: La incorporación de mujeres en el ferrocarril Mitre. *Vº Jornadas CINIG de Estudios de Género y Feminismos. IIIº Congreso Internacional de Identidades*. Instituto de Investigaciones en Humanidades y Ciencias Sociales (UNLP-CONICET).
- GOFFMAN, E.** (1959:2012). *La presentación de la persona en la vida cotidiana*. Buenos Aires: Amorrortu.
- \_\_\_\_\_ (1966). *Behavior in public places. Notes on the social organization in gatherings*. Nueva York: The Free Press.
- GUBER, R.** (2001). *La etnografía: método, campo y reflexividad*. Bogotá: Grupo Editorial Norma.
- \_\_\_\_\_ (2007). *Métodos etnográficos en uso y discusión en la antropología contemporánea*. Buenos Aires: CONICET-IDES/CAS.
- GUEBEL, C., ZULETA, M.I.** (1995). “Yo hablaba y no me miraba a los ojos...” Reflexiones metodológicas acerca del trabajo de campo y la condición de género. *Revista Publicar*, Año VI, N°5.
- GUIAMET, J.** (2019). Experiencias laborales sobre el proceso productivo en una cadena multinacional de hipermercados en la ciudad de Rosario, Argentina. *Cuadernos de Relaciones Laborales*, 37(2), pp. 373-392.
- GUTIÉRREZ, A.** (2009). *Movilidad o inmovilidad: ¿qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar deseos*. Buenos Aires: Programa Transporte y Territorio. Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires.
- GUTMANN, M.** (2001) Introducción. En Viveros Vigoya, M., Olavarría, J. Fuller, N. *Hombres e identidad de género en América Latina*. Colombia: Universidad de Colombia.

- HALL, S.** (1997) *Representation. Cultural representation and signifying practices*. Londres: SAGE Publications.
- \_\_\_\_\_ (1980). Codificar y Decodificar. En *Culture, media and language*. Londres. pp 129-139.
- HINE, C.** (2004). *Etnografía virtual*. Barcelona: UOC.
- JIRÓN, P., ITURRA, L.** (2011) Momentos Móviles. Los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público. *Arquitecturas del Sur*, N° 39, p. 44-57
- JIRÓN, P.** (2007) Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. *Revista venezolana de estudios de la mujer*, vol. 12- N° 29, pp. 173-197.
- \_\_\_\_\_ (2012) *Transformándome en la sombra*. Revista Bifurcaciones. Recuperado de <http://www.bifurcaciones.cl/2012/11/transformandome-en-la-sombra/>
- JODELET, D.** (1986). La representación social: fenómenos, concepto y teoría. En *Pensamiento y vida social*. Barcelona: Paidós.
- KAUFMAN, M.** (1994). Men, Feminism, and Men's' Contradictory Experiences of Power. En *Theorizing Masculinities*. Nueva York: Sage Publications.
- KERN, L.** (2019). *Ciudad Feminista. La lucha por el espacio en un mundo diseñado por hombres*. Buenos Aires: Godot.
- KIMMEL, M. S.** (1994) Homofobia, temor, vergüenza y silencio en la identidad masculina. En Valdes, Teresa y José Olavarría (edc.) *Masculinidad/es: poder y crisis*. Santiago de Chile: ISIS--FLACSO: Ediciones de las Mujeres N° 24, pp 49-62.
- \_\_\_\_\_ (2000) *The gendered society reader*. Nueva York: Oxford University Press.
- LAMAS, M.** (1993). *El género. La construcción cultural de la diferencia sexual*. Ciudad de México: Programa Universitario de Estudios de Género (PUEG) Universidad Nacional de México.
- LANGE VALDÉS, C.** (2011) Dimensiones culturales de la movilidad urbana. *Revista Invi*, n° 71, vol. N° 26, pp: 87-106.
- LEDESMA, R., POÓ, F., ÚNGARO, J., LÓPEZ, S., CIRESE, A., ENEV, A., NUCCIARONE, M.I, TOSI, J.** (2017). Trabajo y Salud en Conductores de Taxis. *Ciencia & trabajo*, 19(59), pp. 113-119.
- LEITE LOPES, J.S** (1976:2011) *El vapor del diablo: el trabajo de los obreros del azúcar*. Buenos Aires: Antropofagia.

- LINS RIBEIRO, G.** (2020) “Descotidianizar” el mundo. La pandemia como evento crítico, sus revelaciones y (re)interpretaciones. *Revista Desacatos*, n° 65, pp. 106-123. Recuperado de:  
<https://desacatos.ciesas.edu.mx/index.php/Desacatos/article/view/2277>
- LYMAN, P.** (1995). The fraternal bond as a joking relationship: A case study of the role of sexist jokes in male group bonding. En Kimmel, M., y Kessner, M. (eds.) *Men's Lives*. London, Toronto, Sydney, Tokyo, Singapore: Allyn and Bacon, Boston, pp. 86-95.
- MARRADI, A., ARCHENTI, N., PIOVANI, J.I** (2007). *Metodología de las Ciencias Sociales*. Buenos Aires: Emecé.
- MENÉNDEZ E.** (2020). Consecuencias, visibilizaciones y negaciones de una pandemia: los procesos de autoatención. *Revista Salud Colectiva*. Universidad Nacional de Lanús. <https://doi.org/10.18294/sc.2020.3149>
- MERRIMAN, P.** (2014) Rethinking mobile methods. *Mobilities*, 9(2), pp. 167-187.
- MURILLO, S.** (1996). *El mito de la vida privada*. Madrid: Ed. Siglo XXI.
- OLAVARRÍA, J.** (2008) Globalización, género y masculinidades. Las corporaciones transnacionales y la producción de productores. *Revista NUEVA SOCIEDAD*, No 218.
- \_\_\_\_\_ (2017) *Sobre hombres y masculinidades: “ponerse los pantalones”*. Santiago de Chile: Universidad Academia de Humanismo Cristiano.
- PALERMO, H.** (2015) “Machos que se la bancan ”: masculinidad y disciplina fabril en la industria petrolera argentina. *Revista Desacatos*, núm. 47, enero-abril, 2015, pp. 100-115. México DF: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.
- \_\_\_\_\_ (2017) *La producción de la masculinidad en el trabajo petrolero*. Buenos Aires: Biblos. Buenos Aires.
- PALERMO, H., CAPOGROSSI, M.L** (Dirs.) (2020). *Tratado latinoamericano de Antropología del Trabajo*. Buenos Aires: CLACSO; CEIL; CONICET; Centro de Investigaciones sobre Sociedad y Cultura-CIECS.
- PALERMO, S.** (2009). Masculinidad, conflictos y solidaridades en el mundo del trabajo ferroviario en Argentina (1912-1917). *Mundos do Trabalho*, vol. 1, n° 2, pp. 94-123.

\_\_\_\_\_ (2016). El derecho a mantener el hogar: las demandas obreras en la gran huelga ferroviaria desde una perspectiva de género. Argentina, 1917. En Andújar, A., et al. *Vivir con lo justo. Estudios de historia social del trabajo en perspectiva de género. Argentina, siglos XIX y XX*. Rosario: Prohistoria.

**PÉREZ, V., HERNÁNDEZ, C.** (2020) *Moviéndose por la igualdad: la participación de las mujeres en el sector de transporte público masivo de pasajeros*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Programa Interdisciplinario de la Universidad de Buenos Aires sobre el Transporte (PIUBAT), Secretaría de Ciencia y Técnica.

**PINK, S.** (2016). *Etnografía digital. Principios y prácticas*. Ediciones Morata. Madrid, España.

**REY, J., NATALUCCI, A.** (2018) ¿Una nueva oleada feminista? Agendas de género, repertorios de acción y colectivos de mujeres (Argentina, 2015-2018). *Revista de Estudios Políticos y Estratégicos*, 6 (2), pp. 14-34.

**RIVAS SÁNCHEZ, H.** (2005). ¿El varón como factor de riesgo? Masculinidad y mortalidad por accidentes y otras causas violentas en la sierra de Sonora. *Revista Estudios Sociales*, vol. 13, pp. 28-65.

**RUBIN, G.** (1996) El tráfico de mujeres. En *El género: la construcción cultural de la diferencia sexual*. Ciudad de México: PUEG.

**ROBERTS, K.** (2017). Automovilidad. En Zunino Singh D., Guicci G., Jirón P. (2017). *Términos claves para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires: Biblos.

**SAID, E.** (1997:2002). *Orientalismo*. Barcelona: Random House.

**SCOTT, J.** (1996). El género: Una categoría útil para el análisis histórico. En *El género: la construcción cultural de la diferencia sexual*. Ciudad de México: PUEG.

**SEGATO, R.** (2010). *Las estructuras elementales de la violencia. Ensayos sobre género entre la antropología, el psicoanálisis y los derechos humanos*. Buenos Aires: Prometeo.

**SEGOVIA, O., RICO M.N.** (2017). *¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad*. Santiago de Chile: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

**SHELLER, M. URRY, J.** (2000) The City and the Car. *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol. 4/4, pp. 737-757.

\_\_\_\_\_ (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning*, 38, pp. 207-226.

**SOTO VILLAGRÁN, P.** (2017) Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio*, n° 16, pp. 127-146.

**SPATARO, C.** (2005) Del discurso violento y falocéntrico al romántico y decente. Políticas públicas y movimientos de mujeres en el cono sur desde la perspectiva de género. ST 15. Recuperado de:

[http://www.wwc2017.eventos.dype.com.br/fg7/artigos/C/Carolina\\_Spataro\\_15.pdf](http://www.wwc2017.eventos.dype.com.br/fg7/artigos/C/Carolina_Spataro_15.pdf)

**SKEGGS, B.** (2004) *Class, Self, Culture*. Londres: University of London.

**VALDIVIA, B.** (2018). Del urbanismo androcéntrico a la ciudad cuidadora. *Hábitat y Sociedad*, vol 11. <https://doi.org/10.12795/HabitatySociedad.2018.i11.05>

**VELOZ CONTRERAS, A., SALAZAR, L.** (2020) Recuperaciones y críticas de los feminismos y de las investigaciones sobre masculinidades en los estudios laborales en América Latina. En Palermo, H., Capogrossi, M.L (Dir.) *Tratado latinoamericano de Antropología del Trabajo*, Buenos Aires: CLACSO; CEIL; CONICET; Centro de Investigaciones sobre Sociedad y Cultura-CIECS.

**VIVEROS VIGOYA, M.** (1997) Los estudios sobre lo masculino en América Latina. Una producción teórica emergente. *Revista Nómadas* (Col), núm. 6.

Recuperado de: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=105118999005>

\_\_\_\_\_ (2002) De quebradores y cumplidores. Sobre hombres, masculinidades, y relaciones de género en Colombia. Colombia: Universidad Nacional de Colombia.

**VARGAS, P., VILLALBA, C.** (2014). Mujeres en el pozo y en la obra. Reflexividad y aprendizaje significativo en dos etnografías sobre el mundo del trabajo. En *Prácticas etnográficas. Ejercicios de reflexividad de antropólogas de campo*, Buenos Aires: Miño Dávila.

**WAINERMANN, C.** (2002) La reestructuración de las fronteras de género. En Wainerman, C. (comp.), *Familia, trabajo y género. Un mundo de nuevas relaciones*. Buenos Aires: FCE/UNICEF.

\_\_\_\_\_ (2007) Conyugalidad y paternidad ¿Una revolución estancada? En *Género, familias y trabajo: rupturas y continuidades. Desafíos para la investigación política*. Buenos Aires: CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.

ZUINNO SINGH, D., GUICCI, G., JIRÓN, P. (2017). *Términos claves para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires: Biblos.

#### Artículos periodísticos

- Actúa la Justicia. Video: denuncian que un taxista quiso secuestrar a la novia de un periodista de TyC (01/10/2020). Diario Clarín. Recuperado de: [https://www.clarin.com/policiales/quisieron-secuestrar-novia-periodista-tyc-sports-arrojo-taxi-movimiento\\_0\\_XmvHzLdSq.html](https://www.clarin.com/policiales/quisieron-secuestrar-novia-periodista-tyc-sports-arrojo-taxi-movimiento_0_XmvHzLdSq.html)
- El duro testimonio de Manuela, la chica violada por un taxista que sigue prófugo (13/02/2017). Diario Clarín. Recuperado de: [https://www.clarin.com/policiales/duro-testimonio-manuela-chica-violada-taxista-sigue-profugo\\_0\\_HyWLLUkFx.html](https://www.clarin.com/policiales/duro-testimonio-manuela-chica-violada-taxista-sigue-profugo_0_HyWLLUkFx.html)
- Ya hubo 480 ataques de taxistas a choferes de Uber (07/05/2019). Diario Popular. Recuperado de: <https://www.diariopopular.com.ar/general/ya-hubo-480-ataques-taxistas-choferes-uber-n392506>
- Nuevos ataques de los taxistas “Caza Uber”: le dispararon a un auto en el que iba un chico y golpearon a un joven (15/07/2018). Diario Clarín. Recuperado de: [https://www.clarin.com/ciudades/ataque-taxistas-caza-caza-uber-dispararon-auto-cabify-hieren-nene-anos\\_0\\_Hyz-CNZZ7.html](https://www.clarin.com/ciudades/ataque-taxistas-caza-caza-uber-dispararon-auto-cabify-hieren-nene-anos_0_Hyz-CNZZ7.html)
- Cómo opera la mafia de los taxis contra los conductores de Uber: aprietes, vidrios rotos y neumáticos tajeados. (26/08/2018). Diario Infobae. Recuperado de: <https://www.infobae.com/sociedad/2018/04/26/como-opera-la-mafia-de-los-taxis-contra-los-conductores-de-uber-aprietes-vidrios-rotos-y-neumaticos-tajeados/>
- Ya son más de 300 los taxis con choferes K para pasajeros K que circulan por las calles porteñas. (17/09/2019). Gestión Sindical. Recuperado de: <https://gestionsindical.com/ya-son-mas-de-300-los-taxis-con-choferes-k-para-pasajeros-k-que-circulan-por-las-calles-portenas/>

#### Normativa nacional

- Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (2007). Recuperado de: <https://boletinoficial.buenosaires.gob.ar/normativaba/norma/95322>

### Fuentes estadísticas

- Distribución porcentual de población por condición de pobreza multidimensional según comuna. Ciudad de Buenos Aires. Año 2019. Recuperado de: <https://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/?p=122433>
- Encuesta Nacional de Uso del Tiempo, Resultados preliminares. Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC). Abril de 2022. Recuperado de: [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2022/04/enut\\_2021.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2022/04/enut_2021.pdf)
- Encuesta Nacional de Uso del Tiempo. Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC). Tercer trimestre del año 2013. Recuperado de: <https://www.indec.gob.ar/indec/web/Nivel4-Tema-4-31-117>
- Observatorio Mujeres de la Matria Latinoamericana (Mumalá), Instituto de Investigación Social, Económica y Política Ciudadana (2015). *Informe Paremos el acoso callejero*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires.  
\_\_\_\_\_ (2017) *Informe Violencia contra las Mujeres en el Espacio Público, la inseguridad de la que nadie habla*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Universidad Nacional de Tres de Febrero (2014) Diccionario Latinoamericano de la Lengua Española. Observatorio de Glotopolíticas, Programa Latinoamericano de Estudios Contemporáneos y Comparados.