

Tensiones y negociaciones entre la vida familiar y el trabajo productivo. Un estudio de caso sobre los conductores de taxi en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina

JULIETA BRAMUGLIA

UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN MARTÍN (UNSAM). BUENOS AIRES, ARGENTINA
[HTTPS://ORCID.ORG/0000-0003-3874-5684](https://orcid.org/0000-0003-3874-5684)
BRAMUGLIA@GMAIL.COM

HERNÁN M. PALERMO

CENTRO DE ESTUDIOS E INVESTIGACIONES LABORALES (CEIL/CONICET). BUENOS AIRES, ARGENTINA.
[HTTPS://ORCID.ORG/0000-0003-0414-7352](https://orcid.org/0000-0003-0414-7352)
HERNANPALERMO@GMAIL.COM

Introdução

En palabras de Jane Drake, la ciudad es el patriarcado escrito en piedra, ladrillo, vidrio y hormigón (Kern, 2019:88). 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 accedieron al ámbito público y al trabajo productivo. En la Ciudad Autónoma de

Buenos Aires (CABA) circula de un lado al otro un actor social muy característico: los conductores de taxi. Estos trabajadores transitan con sus vehículos por las calles, las avenidas, las diagonales, los pasajes, las esquinas...en definitiva, por esa estructura patriarcal de piedra, ladrillo y hormigón. Son parte del escenario habitual de la ciudad. Basta con levantar la mirada en una calle o avenida cualquiera, para observar los típicos taxis de color negros y amarillos, y en su interior con seguridad habrá un varón como conductor.

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). Antes de la pandemia del covid-19, en la CABA se registraron 33.247 taxistas varones, entre dueños, titulares y conductores¹, de acuerdo con el Registro Único de Taxis (RUTAX, 2019), representando el 97% del total de taxistas.

En la calle prevalecen códigos culturales asociados al ejercicio de la masculinidad, que los taxistas varones comprenden a la perfección. Como nos relató en una entrevista un taxista, “la calle es una escuela”. Tomando los aportes de Archetti, podemos decir que los conductores de taxi manejan las modalidades legitimadas de ser hombres (1999: 157) en las calles de la CABA. A partir de nuestra investigación, podemos afirmar que estos conductores en su mayoría han constituido familias (una pareja sexo afectiva y paternidad). Y nuestro trabajo de campo nos permitió observar una fuerte tensión entre las responsabilidades que plantea el hogar (el trabajo de reproducción social) y los códigos aprehendidos en la calle y el trabajo. Por lo planteado hasta aquí, en el presente artículo pretendemos dar respuesta a algunos interrogantes tales como: ¿qué lugar ocupa el trabajo en la vida de los taxistas varones y en la consolidación de determinada manufactura de la masculinidad?; ¿De qué maneras concilian el trabajo productivo con las tareas de cuidado familiar? La “calle como escuela”, ¿qué prácticas y representaciones aporta al momento de terminar el trabajo e ingresar al universo del hogar?

Nos interesa analizar las formas que adoptan las masculinidades taxistas en relación al ámbito doméstico. Esto abarca las paternidades, las tareas de cuidado y la dinámica que juegan en el hogar. Tal como plantea Raewyn Connell (1995), la masculinidad es un ordenamiento social e histórico en el que un hombre, en nuestro caso los conductores de taxi, se compromete en una posición de género. La división sexual del trabajo diferencia y jerarquiza las tareas de varones y mujeres, especializando entre las tareas productivas (masculinas) y reproductivas (femeninas), profundizando las diferencias de poder

1 El trabajo del taxista es considerado como un servicio público, regulado por el Código de Tránsito y Transporte (CTyT) de la Ciudad Autónoma 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/as. Además, el código establece la diferencia entre Titulares de Licencia de Taxi y Conductores: los primeros son aquellas personas físicas o jurídicas (empresas mandatarias que administran vehículos taxis habilitados) que cuentan con la licencia correspondiente para prestar dicho servicio. Los/as titulares pueden, a su vez, conducir el taxi, o rentarlo a los conductores o *peones* de taxi, 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 hs. Con relación al servicio, debe brindarse en autos con taxímetro incorporado (que mide la distancia recorrida y el tiempo de espera empleado en el viaje para otorgarle un valor), pueden transportar hasta 4 personas, y garantizar el servicio las 24 horas del día en turnos de 8 horas, los 365 días del año.

entre ambos, detrás del argumento de una supuesta inferioridad natural de las mujeres (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 respectivamente².

Existen numerosas investigaciones en América Latina que analizan la relación entre las masculinidades y el mandato internalizado de ser proveedores de la familia, rol que les otorga autoridad dentro del ámbito del hogar en tanto jefes de familia. El trabajo les otorga estatus, prestigio, autoridad y autonomía; su pérdida suele ser en cierta forma una tragedia para los varones, dado que pueden encontrarse pasando más tiempo en el ámbito doméstico (asociado a los significantes femeninos) y su masculinidad se vería disminuida (Olavarría, 2008 y 2017; Fuller, 1997; Viveros Vigoya, 2002).

En el capitalismo contemporáneo, el modelo de varón-padre-proveedor, podríamos decir, se encuentra en tensión³: crecen los hogares en los cuales ambos miembros de la pareja (heterosexual) aportan económicamente al hogar (Wainerman, 2002). No obstante, para el caso de los taxistas observamos una persistencia de la noción del hombre proveedor. Nuestra investigación nos arrojó que los varones taxistas se perciben a sí mismos como los principales aportantes al hogar⁴. No obstante, en nuestras entrevistas e interacciones con nuestros actores de estudio hemos podido dar cuenta de que la persistencia al ideal de proveedor encuentra fisuras en las generaciones más jóvenes de taxistas.

El artículo está organizado en cuatro apartados: el primero, desarrollamos la estrategia metodológica que llevamos adelante para la investigación. Cabe destacar que realizamos el trabajo de campo íntegramente bajo las restricciones de circulación a raíz de la pandemia del covid-19; en el segundo apartado, analizamos la significaciones acerca de la familia en las experiencias de vida de los conductores de taxi; el tercer apartado, abordamos cómo los tiempos utilizados para la reproducción social son parte de una descotidianización de los tiempos productivos de los taxistas; por último, analizamos lo que denominamos como la “paternidad chofer”, que es la manera que los conductores encuentran para robar horas al tiempo productivo y generar formas de producir tiempo para la reproducción social.

2 Dirá Murillo (1996) que el espacio doméstico cuenta con un sujeto exclusivo encargado de su gestión, y al que no le está permitido retirarse y menos aún pensar en sí mismo. Nos referimos claramente a la mujer. La exclusividad de la domesticidad como responsabilidad y/o actitud sacrificial es un hecho “universal” en nuestras sociedades occidentales y capitalistas.

3 Dirá José Olavarría (2017) que en América Latina a partir de los años setenta comienza a estar en crisis el pacto de género propio de la sociedad industrial. En tal sentido, se empiezan a dinamizar algunas transformaciones como la erosión de la figura del hombre como proveedor; la incorporación masiva de las mujeres al mercado de trabajo; cierta tendencia en algunos sectores medios de la sociedad de decrecimiento de los hogares extensos (en cuestión de hijos e hijas) y un incremento de hogares unipersonales. Esto se conjuga, además, con el crecimiento de una tendencia a la monoparentalidad y una creciente presencia de jefaturas de hogar femeninas.

4 La encuesta de realización propia nos permite observar que el 64% de los encuestados dicen ser el principal sostén económico del hogar, siendo el taxi su principal fuente de ingresos (en el 80% de las respuestas). 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.

Nota metodológica: 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 2020⁵, en medio de la pandemia por covid-19 que afectó social y económicamente a todos los países del mundo. Investigar en este contexto particular implicó todo un cambio de estrategia. Por un lado, el de realizar una investigación sobre un rubro poco abarcado y explorado: el sector del taxi en la CABA, sobre el cual hay escasas investigaciones que aborden este grupo en particular desde la perspectiva de la antropología del trabajo y los estudios de las masculinidades.

Y por el otro, llevar adelante el trabajo de campo en las condiciones de producción de conocimiento en que nos encontrábamos como investigadores/as aislados y aisladas en nuestros hogares. ¿Cómo haríamos trabajo de campo si ya no podíamos hacer entrevistas cara a cara?; ¿cómo hacer observación participante sin “estar ahí”?

La antropóloga Veena Das (1995), citada por Lins Ribeiro (2018: 108), considera la pandemia como un “evento crítico” que implica un quiebre en la continuidad temporal de la vida cotidiana, volviéndose necesario construir otros sentidos y marcos interpretativos para comprender la nueva situación actual. Inspirados en este postulado, en un contexto que nos impuso nuevas fronteras entre el espacio privado y el espacio público, entre el cuerpo propio y el de los otros y otras, emprendimos la investigación en gran medida en el espacio *online*.

Comenzamos con la elaboración de una encuesta virtual, cuya metodología fue un cuestionario autoadministrado anónimo a través de una plataforma *online*, con preguntas cerradas y abiertas, distribuido a través de las redes sociales. También incursionamos en el análisis de las diversas interacciones públicas en grupos de *Facebook*. En una segunda etapa, utilizamos tecnologías telemáticas como la plataforma *Zoom* o las videollamadas de *WhatsApp* con el fin de realizar entrevistas semiestructuradas a los conductores de taxi. Finalmente, realizamos observación participante y entrevistas “cara a cara”.

Además, las estrategias metodológicas se fueron reformulando en el proceso de investigación. 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*⁶, con otra dinámica laboral que la usual, y con un nivel de exposición al contagio significati-

5 El 20 de marzo del año 2020, con menos de 200 casos detectados, el Gobierno Nacional de la República Argentina, a través del Decreto N° 297/2020, estableció el Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio (ASPO) en todo el territorio nacional. Este determinó que las personas debían permanecer en sus residencias, prohibiendo la circulación y suspendiendo todo tipo de actividades. Solo quedaron exceptuados de la prohibición de circulación quienes prestaran actividades esenciales en la emergencia. En nuestro caso, los conductores de taxis quedaron exceptuados.

6 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, minibús y buses escolares.

vo; iii) la pandemia obligó a todos y todas 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 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 presenciales.

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), recurrimos a la técnica de bola de nieve: a partir de unos pocos contactos iniciales, utilizamos sus redes personales para ampliar progresivamente el grupo de potenciales entrevistados y encuestados.

Para la presente investigación se realizaron entrevistas virtuales semiestructuradas a conductores de taxi de la CABA de entre 30 y 60 años, que trabajan entre 9 y 12 horas por día, 6 días a la semana. Todos ellos tienen al menos un hijo/a, de edades que oscilan entre los 6 y los 18 años. Para preservar la identidad de los entrevistados, sus nombres en este artículo fueron modificados. 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, Archenti y Piovani, 2007: 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 significantes de la masculinidad a los que se adscriben.

A medida que la situación de aislamiento se fue transformando, y con ella, nuestra posición como observadores, para estudiar las dinámicas de interacción entre los taxistas en un primer momento analizamos una comunidad de *Facebook* en particular⁷, y en un segundo momento, decidimos asistir a tres estaciones de carga de combustible GNC ubicadas en la CABA, 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 estuvo relacionada con algunas pistas y hallazgos que los informantes proporcionaron sobre el carácter individual y disperso del trabajo de conductor de taxi: al estar todo el día circulando por la ciudad, los momentos de

7 Por cuestiones de confidencialidad, no se proporciona aquí el nombre del grupo de *Facebook*. El mismo aglomera a taxistas varones y mujeres que trabajan en la CABA. Nuestro ingreso al grupo implicó una presentación previa de nuestros objetivos de investigación, ya que se trata de un grupo de carácter privado, administrado por tres taxistas (dos varones y una mujer). Al entrar, 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/as 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 deprecian del trabajo, se invitan a tomar un descanso durante la jornada laboral, etc.

encuentro entre compañeros a veces son difíciles de lograr, por lo cual recurren a grupos de *Facebook* y *WhatsApp* para mantenerse en contacto cotidiano.

En este sentido, estos intercambios virtuales son claves para poder aproximarse 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 mismos⁸ como taxistas y varones. Dicho grupo de *Facebook* 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.

La misma lógica fue aplicada a las observaciones presenciales que realizamos meses después en las estaciones de GNC, donde pudimos 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*. Nuestra presencia en general, era informada a través de los grupos de whatsapp de taxistas que estábamos allí haciendo una investigación: una manera de legitimar nuestro lugar como observador/a y una forma también de realizar algunos encuentros de entrevista cara-cara con taxistas que ya sabían de nuestros intereses de investigación.

“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 vínculos heterosexuales) en términos del reconocimiento de los derechos de las personas cuidadoras en pos de una democratización de la vida privada (Olavarría, 2017: 113); donde el modelo del varón proveedor parecería estar quedando atrás, nos preguntamos: ¿hasta qué punto estas transformaciones, de las cuales da cuenta Olavarría (op. cit.), permearon -o no- las dinámicas familiares de los taxistas?; ¿de qué forma matizan y encarnan la figura del proveedor del hogar? Se verá que si bien sus parejas sexo-afectivas aportan económicamente al hogar, el rol del varón proveedor continúa teniendo un peso específico, lo cual también tiene efectos sobre el ejercicio de las paternidades. ¿Cómo es el reparto del tiempo generador de la reproducción? Esto se refiere a las tareas que caen por fuera de los tiempos mercantilizados y que incluyen cuidados, afectos, administración doméstica, etc.⁹

8 Al respecto, Capogrossi, Magallanes y Soraire (2015: 49) 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”.

9 Cuando hablamos de reproducción social tomamos los aportes del feminismo marxista, el cual plantea una acepción estrecha de la idea de reproducción social para hacer foco en el rol del género y en la reproducción de la fuerza de trabajo (Cinzia & Tithi, 2020).

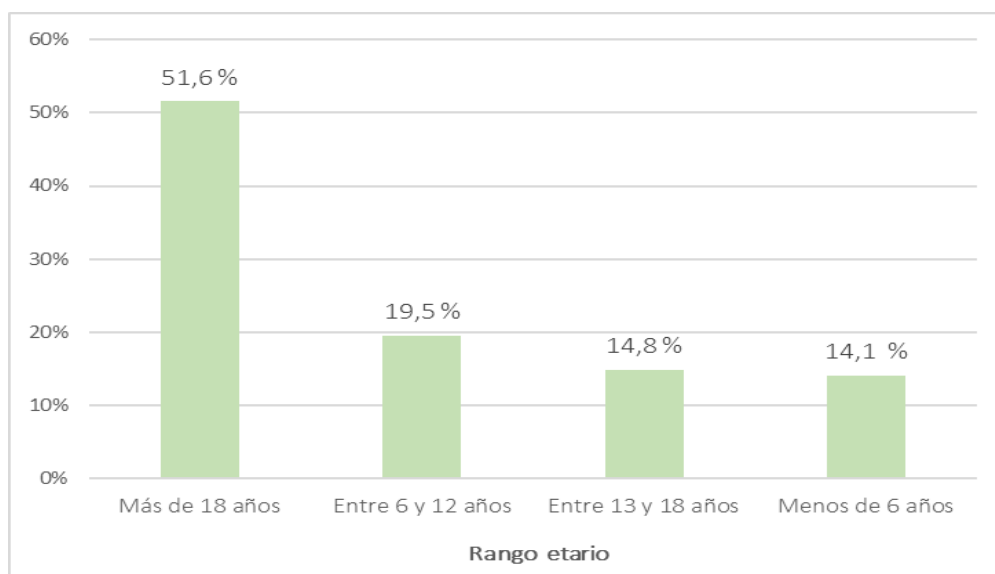
Como veremos, prevalece entre los conductores de taxi una mirada donde la familia tradicional y los roles de género que se desprenden de la división sexual del trabajo son parte del horizonte de organización de la propia vida.

La familia: datos relevantes

Desde una mirada del feminismo marxista, podemos comenzar diciendo que no sería posible la supervivencia del capitalismo sin la familia. La familia burguesa, tradicional, heteronormativa, es el primer horizonte de organización al que apela el capitalismo¹⁰.

Ahora bien, en función de caracterizar a nuestros actores de estudio, podemos observar que la conformación de una familia (matrimonio y paternidad) constituye uno de los elementos centrales en sus vidas: según nuestra encuesta, el 85% afirma tener hijo y/o hijas, siendo el 51,6% mayores de 18 años, seguido por hijos y/o hijas de entre 6 y 12 años (19,5%) y en igual medida menores de 6 años y entre 13 y 18 años (14%).

Figura 1: Distribución en porcentaje del rango etario de los hijos y/o hijas de los taxistas encuestados. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Respuesta múltiple.

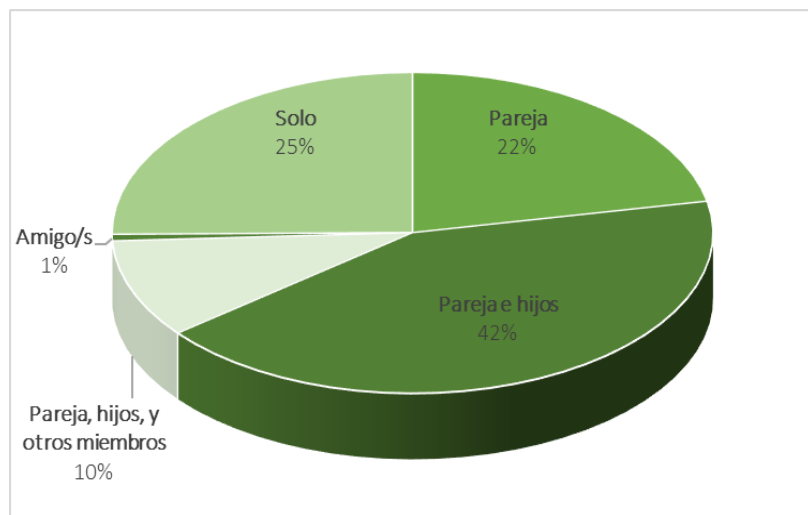


Fuente: elaboración propia con base a Encuesta digital a conductores de taxi varones de la CABA, 2020. N=150

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

¹⁰ Podemos decir que el movimiento LGBTQ+ y sus versiones de familia suponen una importante subversión de sentidos en la actualidad.

Figura 2: Distribución en porcentaje de la situación convivencial de los taxistas encuestados. Ciudad Autónoma de Buenos Aires.



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

Si se atiende a la participación en el ámbito doméstico, los datos anteriores no ofrecen pistas sobre el grado de involucramiento de los taxistas a las tareas de reproducción social. Sin embargo, sabemos que la convivencia con menores de edad incrementa la carga de horas de tareas de cuidado, en el Figura 2 se ve que aquellos taxistas que conviven con sus parejas e hijos y/o hijas éstos tienen edades diversas, siendo la mayoría menores de 6 años (72%). Los taxistas que viven solos también tienen hijos y/o hijas menores de edad, entre 6 y 12 años la mayoría, pero al no convivir con ellos/as la carga de tareas de cuidado y sostenimiento del hogar no recae cotidianamente sobre ellos.

Según la encuesta de elaboración propia, los datos muestran que aquellos taxistas que viven con pareja e hijos/as, éstos son menores de 18 años (76,2%). 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 cuidados¹¹ tienen una tasa de participación del 84,8% en trabajo no remunerado, mientras que en los hogares que no viven personas que demandan cuidados la tasa de participación en estas tareas baja al 81,9%.

La cabeza y el cuello: la metáfora de la familia

El aspecto doméstico de la masculinidad (Fuller, 1997) en los códigos de los conductores de taxi está atravesada por la autoridad, la protección, el respeto y la responsabilidad que conlleva sostener su hogar y a los miembros de su familia. Tanto Connell (1997) como Bourdieu (1998) plantean que en nuestras sociedades (occidentales –aristotélicas- y capitalistas) se produce una operación fundamental

11 De acuerdo con 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.

de división de dos universos opuestos y binarios: lo femenino y lo masculino. Las estructuras de significación para estos universos orientan las construcciones de sentido de la totalidad de las prácticas sociales de los taxistas. Para el caso estudiado, la oposición casa/calle estructura las representaciones y prácticas de los conductores de taxi. Se produce una dicotomía entre el ámbito doméstico y el exterior; entre el ámbito de lo femenino y la masculinidad; entre la casa, la esposa/madre y el trabajo, lo masculino, el espacio público (Fuller, 1997).¹²

Salir a la calle es habitar el ámbito de la competencia y la rivalidad entre varones, pero también el del compañerismo. Esto da cuenta del carácter contradictorio y complejo de la masculinidad, que 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/as, aspectos que también impugnan ciertos significantes que asocian la masculinidad con la racionalidad y la falta de capacidad para expresar emociones. No obstante, la calle es el ámbito de la exposición al riesgo y la violencia machista en el tránsito, el cual es interpretado por los conductores y las conductoras como caótico, violento, carente de respeto y promotor de actitudes egoístas (Geldstein, Di Leo & Margarido, 2011: 701). Los/as autores dirán que entender estas características o códigos del tránsito implica comprenderlos como códigos masculinos, asociados a un estilo de conducción riesgoso, competitivo, pragmático, temerario, aspectos que pueden vincularse con la idea de masculinidad como validación homosocial. La competitividad en el tránsito puede promover actitudes violentas por parte de los varones, que buscan diferenciarse de ellas para afirmar su virilidad en este campo.

Ahora bien, ser actores de “la calle” y desarrollarse en el ámbito público parece otorgarle a los taxistas autoridad en el ámbito doméstico, tal como como se aprecia en el siguiente extracto de entrevista:

“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*)

Esta cita resulta sumamente elocuente para el análisis: el entrevistado realiza una interesante analogía respecto del funcionamiento de la familia que nos permite realizar algunas interpretaciones. La metáfora biologicista, la cual concibe a la familia como un cuerpo vivo, sintetiza de manera categórica una 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 los suyos; 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

12 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.

de cosas pesadas, desde donde se hace fuerza para sostener algo. 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 mantiene económicamente, e interviene en situaciones puntuales en tanto jefe de la familia.

Otro elemento que no resulta menor 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. El ingreso masivo de las mujeres en el mercado laboral y los hogares en los cuales ambos adultos aportan económicamente suponen una tensión al modelo familiar patriarcal-tradicional (Wainermann, 2003) con un varón proveedor y 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 y/o hijas), 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 aportan un salario aumentaron de 25,5 hasta 46,3% (Wainerman, 2007). Claramente el imperativo de la masculinidad anclado en el mandato del proveedor se encuentra en tensión. La capacidad de proveer del varón, en líneas generales, se vio afectada o disminuida al precarizarse su trabajo. Dirá en este sentido Olavarría (2017) que el pacto de conciliación entre el trabajo, la familia y el hombre proveedor que sostuvo gran parte del siglo XX se ve hoy desahuciado por la precarización del trabajo sistemática en los países periféricos. Cabe también agregar que en las generaciones más jóvenes el modelo de hombre-proveedor encuentra contornos más difusos, lo que se manifiesta es una disrupción de las relaciones tradicionales patriarcales como proceso que favorece en muchos casos que las mujeres vinculadas sexo-afectivamente con estos hombres trabajen de forma asalariada y puedan repartir –aunque siempre de forma inequitativa– la distribución de los tiempos del cuidado. En tal sentido, en más de una entrevista, esta tensión de la figura del hombre-proveedor se hizo evidente en los varones conductores de taxi.

Sobre este punto nos interesa detenernos: los mandatos tradicionales de la masculinidad vinculados al varón proveedor y jefe de familia continúan operando sobre los conductores de taxi, 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, el siguiente fragmento de entrevista nos da un panorama pormenorizado de nuestra afirmación:

“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).

Esta cita resulta interesante en varios aspectos: en primer lugar, tanto el entrevistado como su pareja aportan económicamente al hogar (vale aclarar que no tienen hijo/as por el momento). Sin embargo, el aporte económico de él es superior al de ella, lo cual responde al fenómeno denominado como segregación ocupacional, el cual tiene su correlato en la brecha de ingresos laborales, la falta de acceso por parte de las mujeres a trabajos con mejores salarios, o en las decisiones familiares en las cuales las mujeres obtienen 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.

En segundo lugar, el entrevistado no sólo trabaja como taxista: durante la extensa entrevista que le realizamos nos relató 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, esto demuestra la manera en la cual algunos varones asumen el mandato de ser proveedores sin replantearse los impactos para su salud psicológica y física, en pos de cumplir con su rol (Dejours, 1990).

En tercer lugar, es interesante 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 podemos trazar un contrapunto con la investigación realizada con los trabajadores petroleros (Palermo, 2017) donde son las esposas de los trabajadores quienes manejan y llevan cotidianamente la economía de la vida familiar. Para el caso de los actores de esta investigación, las esposas y la familia significan una situación de orden y organización. Similar al caso de los taxistas, donde las mujeres aparecen en algunos relatos como aquellas que organizan la vida cotidiana y el gasto del dinero que entra al hogar. Federici (2018), dirá que la falta de salario o un nivel de ingresos menor al del varón genera dependencia respecto del ingreso económico que los varones aportan al hogar, lo cual en este caso ata a los taxistas a largas jornadas de trabajo (incluso a sumar un empleo complementario) que los aleja del ámbito doméstico, reproduciendo la división sexual del trabajo imperante. Los ingresos de los varones 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.

Por último, esta dependencia del salario de los taxistas se traduce en una ausencia en el ámbito de la reproducción social, y, por ende, en un involucramiento parcial en las tareas del hogar y de cuidado. ¿Qué quiere decir esto? Que los varones transitan una tensión constante y vivida entre el trabajo-empleo y la posibilidad de que a mayor tiempo en el taxi, se gane más dinero; y por otra parte, la angustia constante de no pasar tiempo con sus hijos/as y/o tiempo familiar. Esta tensión entre trabajo asalariado y tareas de cuidado, sin dudas no es exclusividad de esta profesión entre los varones.

Las tareas domésticas como parte de la descotidianización de la masculinidad

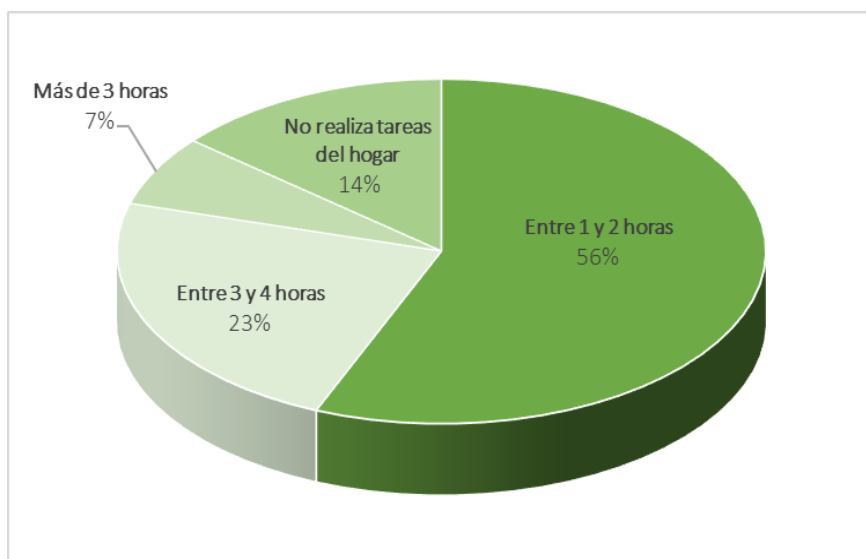
El siguiente fragmento, nos otorga algunas otras dimensiones para profundizar en cómo los taxistas llevan adelante las tareas en el hogar:

“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 [su pareja mujer] 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 4 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)

Este fragmento, además de confirmar los planteos que venimos sosteniendo en el apartado anterior, introduce otros elementos para analizar: 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. O, dicho de otra manera, los tiempos generadores de la reproducción social vitales para la vida son parte de una ruptura con lo cotidiano del tiempo productivo. Su involucramiento es en períodos cortos y puntuales, como parte de la descotidianización del ejercicio de la masculinidad. Esto es posibilitado 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 “división 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°3, 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.

Figura 3: 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.

Si se analiza la cantidad de horas diarias dedicadas a tareas del hogar, en función de las horas de trabajo remunerado diarias, se ve que a mayor cantidad de horas de trabajo los taxistas dedican menos tiempo a tareas domésticas: de aquellos que trabajan más de 12 horas por día el 38% dice no realizar ninguna tarea del hogar, sólo un 18,8% dedica entre 1 y 2 horas diarias. En los casos en los cuales las horas de trabajo oscilan entre las 9 y 12 horas diarias, se da una situación similar, siendo que el 63,5% dedica entre 1 y 2 horas a tareas hogareñas. Sin embargo, vemos que esto se equilibra un poco en los conductores que trabajan menos horas (entre 5 y 8), donde el 31,4% dedica entre 3 y 4 horas a tareas domésticas.

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 dedican una hora menos por día aproximadamente a las tareas del hogar. Para éstos, el trabajo de reproducción social está 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 predominio masculino, el ámbito de lo cotidiano, 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 adscriben, tiene matices y se encuentra en un proceso de ciertas tensiones -ya lo hemos señalado-, incluso por los propios conductores que no son ajenos a los cambios de época.

Nos interesa dar cuenta de esta situación con un curioso intercambio que se dio en una entrevista virtual: el encuentro se llevó a cabo a través de la plataforma Zoom. El uso de estas plataformas a la hora

de realizar entrevistas nos permitió entrar a través de la cámara de la computadora a ciertos “recortes” del ámbito del hogar. Nuestro entrevistado estaba en el living de su casa, mientras charlamos sobre su participación en las tareas del hogar y la conciliación laboral-familiar que había establecido con su pareja. En determinado momento, se generó un intercambio espontáneo con su pareja quien, escuchando la conversación que estábamos manteniendo, se atrevió a acotar sobre el tema:

- 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 intercambio espontáneo 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 (Fuller, 1997). Pero el entrevistado también se da cuenta de que este rol asignado históricamente a los varones 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, el fragmento muestra el contrapunto que se genera entre la sentencia de la pareja de José Luis llamándolo “*machista*”¹³ 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 virtual podría enmarcarse en un contexto fértil de instalación pública de una agenda feminista en Argentina y en el mundo¹⁴. Es en este contexto que la pareja de José Luis se anima a llamarlo “machista”.

13 En “*Repensando el machismo latinoamericano*”, Fuller (2011) 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 atravesada 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.

14 Algunas autoras arriesgan a afirmar que estamos en la actualidad frente a una cuarta ola del movimiento feminista (Natalucci & Rey, 2018). Algunos avances de las agendas feministas posibilitan delimitar esta cuarta ola:

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.

La "paternidad chofer" y la conciliación entre el tiempo productivo y reproductivo

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 sus hijos e hijas (Fuller, 1997, 2011; 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 analizamos las formas en las cuales los taxistas reinterpretan la responsabilidad que conlleva la paternidad, y de qué forma el trabajo afecta este ejercicio. Veremos que las características del trabajo favorecen prácticas de paternidades presentes y a la vez ausentes, que los taxistas intentan conciliar en un equilibrio siempre complejo. La participación de los taxistas en la vida cotidiana de sus hijos/as está atravesada por el auto (herramienta de trabajo) como elemento que refuerza el rol que suelen tener los varones en relación a las actividades de reproducción generacional/auto-reproducción familiar.

Uno de los entrevistados nos dio algunas pistas para comprender más profundamente lo que estamos postulando. Nuestro entrevistado, quien tiene una hija y un hijo (mayor de edad y menor de edad respectivamente), 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/as 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 una persona, sino que implica dedicación y tiempo. Gustavo continúa

la visualización y los debates frente a la violencia machista, las inequidades producidas por el patriarcado, la conquista de la interrupción voluntaria del embarazo (IVE) en Argentina y otras regiones de América Latina, etc. 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 amigues, organizaciones sociales, etc.

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)

Este fragmento resulta interesante por dos cuestiones: en primer lugar, expone de qué manera el taxista sorteja las dificultades asociadas a las largas jornadas de trabajo, que lo aleja de la crianza de sus hijos/as. Si bien deben trabajar mínimo 8 horas por día en las cuales permanecen fuera de sus hogares, 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 y/o hijas; 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: 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/as. Con el taxi pueden pasarlos/as a buscar, llevarlos y traerlos a sus actividades extraescolares, almorzar esporádicamente, entre otras actividades. En otro fragmento de entrevista, se plantea una situación similar:

“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 de las tareas de reproducción social y, por ende, de sus hijos/as. El tiempo libre se dedica casi exclusivamente a la familia, que es para quienes, en última instancia, trabajan diariamente para sostenerles

económicamente. 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 co-presencia física en la crianza y acompañamiento de sus hijos/as. Esto muchas veces genera presión sobre ellos, quienes deben salir a trabajar para mantenerles, pero al hacerlo se pierden de participar en numerosos momentos de sus vidas e incluso el tiempo que pasan con ellos y ellas 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 el cansancio y el estrés diarios a los cuales están expuestos los taxistas genera impactos en sus vínculos familiares, en especial con sus hijos y/o hijas. 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.

Comentarios finales

La apuesta de esta investigación, para los estudios del trabajo y las masculinidades, es haber puesto el foco en un sector que ha sido poco analizado, como es el caso de los conductores varones de taxis de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires de la Argentina.

Las experiencias y prácticas de la masculinidad de los actores de esta investigación, vinculadas a la conciliación entre el ámbito laboral y la esfera doméstica, son heterogéneas, complejas. 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 jerarquización del espacio público-productivo, priorizando la actividad productiva que les permite asumirse como el sostén económico de sus hogares, por sobre la esfera doméstica y las tareas de autorreproducción (Olavarría, 2017), de la cual permanecen alejados la mayor parte de la jornada laboral.

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/as. A pesar de que todos ellos están atravesados por la imagen del varón como sostén y jefe de familia, el ejercicio de las paternidades de los conductores es heterogéneo y responde a diversos factores personales y sociales, como el ciclo vital del varón, la clase social, la situación laboral o la relación de pareja.

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 proveedo-

res, lo cual les impide participar en numerosos momentos de las vidas de sus hijos/as; incluso el tiempo que pasan con ellos a veces 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/as, 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. Este concepto podría resultar de utilidad para complejizar y profundizar la construcción de la masculinidad en el trabajo, y su entrecruzamiento con la organización social del cuidado.

Julieta Bramuglia es Magíster en Sociología de la Cultura y Análisis Cultural (UNSAM), Diplomada en Género y Movimientos Feministas (UBA), Licenciada en Relaciones Internacionales (USAL).

Hernán M. Palermo es Doctor en Ciencias Antropológicas (UBA). Investigador del Centro de Estudios e Investigaciones Laborales (CEIL-CONICET-Argentina). Director de la Revista Latinoamericana de Antropología del Trabajo. Director de la Maestría en Estudios Latinoamericanos del Trabajo de la Facultad de Filosofía y Letras, UBA.

REFERENCIAS

Archetti, E. (1999) *Masculinidades. Fútbol, tango y polo en la Argentina*. Buenos Aires: Antropofagia.

Arruzza, C., & Bhattacharya, T. (2020). *Teoría de la Reproducción Social. Elementos fundamentales para un feminismo marxista*. Archivos De Historia Del Movimiento Obrero Y La Izquierda, (16), 37-69. <https://doi.org/10.46688/ahmoi.n16.251>

Bourdieu, P. (1998). *La dominación masculina*. Barcelona: Anagrama.

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, (15), 47-63. <https://doi.org/10.17561/rae.v0i15.2390>

- Cinzia, Arruza y Tithi, Bhattacharya. (2020). Teoría de la Reproducción Social. Elementos fundamentales para un feminismo marxista. En *Revista Archivos de Historia del movimiento obrero y la izquierda*, marzo-agosto. <https://doi.org/10.46688/ahmoi.n16.251>
- 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.
- Connell, R.W. (1997). *La organización social de la masculinidad*. En T. Valdés, & J. Olavarría (eds.). *Masculinidad/es: poder y crisis* (pp. 31 - 48). Santiago de Chile: ISIS-FLACSO: Ediciones de las Mujeres, n° 24.
- Dejours, C. (1990), *Trabajo y desgaste mental. Una contribución a la Psicopatología del Trabajo*, Área de Estudios e Investigaciones Laborales de la SECYT - CEIL/CONICET - CREDAL/CNRS - Facultad de Psicología UBA - Humanitas, Buenos Aires.
- Federici, S. (2015). *El calibán y la bruja*. Buenos Aires: Tinta y limón.
- Federici, S. (2018). *El patriarcado del salario. Críticas feministas al marxismo*. España: Traficantes de Sueños.
- Franco Lopez, V. (2021). *Común-terras: Arquitecturas de lo común para resignificar el espacio doméstico*. Revista Hábitat Inclusivo, (17). Recuperado de <http://www.habitatinclusivo.com.ar/revista/comun-terras-arquitecturas-de-lo-comun-para-resignificar-el-espacio-domestico/>
- Fuller, N. (1997). Fronteras y retos: varones de clase media del Perú. En T. Valdes, & J. Olavarría (eds.) *Masculinidad/es: poder y crisis* (pp. 139 - 152). Santiago de Chile: ISIS-FLACSO: Ediciones de las Mujeres N° 24.
- Fuller, N. (2011) Repensando el Machismo Latinoamericano. En *Masculinities and Social Change*, 1(2), 114-133. <https://doi.org/10.4471/mcs.2012.08>
- Geldestein, 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, 21(2), 695-720. <https://doi.org/10.1590/S0103-73312011000200019>
- Guber, R. (2001). *La etnografía: método, campo y reflexividad*. Bogotá: Grupo Editorial Norma.
- Guber, R. (2007). *Métodos etnográficos en uso y discusión en la antropología contemporánea*. Buenos Aires: CONICET-IDES/CAS.
- Hine, C. (2004). *Etnografía virtual*. Barcelona: UOC.

- 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 T. Valdes, & J. Olavarría (eds.) *Masculinidad/es: poder y crisis* (pp. 49 -62). Santiago de Chile: ISIS-FLACSO: Ediciones de las Mujeres N° 24.
- Kimmel, M. S. (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.
- Lins Ribeiro, G. (2018) "Descotidianizar" el mundo. *La pandemia como evento crítico, sus revelaciones y (re)interpretaciones*. Revista Desacatos, (65), 106-123. Recuperado de <https://desacatos.ciesas.edu.mx/index.php/Desacatos/article/view/2277>
- Marradi, A., Archenti, N., & Piovani, J.I. (2007). *Metodología de las Ciencias Sociales*. Buenos Aires: Emecé.
- 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, (218). Recuperado de <https://nuso.org/articulo/las-corporaciones-transnacionales-y-la-produccion-de-productores/>
- Olavarría, J. (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, (47), 100-115. México DF: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social. <https://doi.org/10.29340/47.1424>
- Palermo, H. (2017) *La producción de la masculinidad en el trabajo petrolero*. Buenos Aires: Biblos. Buenos Aires.
- Pérez, V., & Hernandez, 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.
- Natalucci, A., & Rey, J. (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), 14-34. Recuperado de <https://revistaep.utem.cl/?p=836>

Rodríguez Enríquez, C. (2018) Economía del cuidado y desigualdad en América Latina: Avances recientes y desafíos pendientes. En: C. B. Carrasco (eds). *Economía feminista: desafíos, propuestas, alianzas*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Madreselva.

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

Viveros Vigoya, M. (2002) *De quebradores y cumplidores. Sobre hombres, masculinidades, y relaciones de género en Colombia*. Colombia: Universidad Nacional de Colombia.

Wainermann, C. (2003) La reestructuración de las fronteras de género. En C. Wainermann, (comp.), *Familia, trabajo y género. Un mundo de nuevas relaciones*. Buenos Aires: FCE/UNICEF.

Wainermann, C. (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.

NORMATIVA ARGENTINA

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

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

Encuesta digital a conductores de taxi varones de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. 2020.

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>

Registro Único de Taxis. RUTAX de 2019. <https://documentosboletinoficial.buenosaires.gob.ar/publico/20190108.pdf>

TENSIONES Y NEGOCIACIONES ENTRE LA VIDA FAMILIAR Y EL TRABAJO PRODUCTIVO. UN ESTUDIO DE CASO SOBRE LOS CONDUCTORES DE TAXI EN LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, ARGENTINA.

Resumen: El trabajo es uno de los principales elementos legitimantes de la masculinidad. Los conductores de taxi de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires construyen y ponen en práctica determinados códigos y sentidos de la masculinidad que son propios del ámbito público en el cual se desarrollan. La división sexual del trabajo jerarquiza el trabajo productivo por sobre el reproductivo, lo público por sobre lo doméstico. Este artículo tiene por objetivo analizar las formas que adoptan las masculinidades taxistas en relación al hogar, el ejercicio de las paternidades y las tareas de cuidado, a la luz de las tensiones y negociaciones respecto del mandado del varón proveedor.

Palabras claves: Masculinidades; antropología del trabajo; paternidad; taxistas.

TENSIONS AND NEGOTIATIONS BETWEEN FAMILY LIFE AND PRODUCTIVE WORK. A CASE STUDY ON TAXI DRIVERS IN THE CITY OF BUENOS AIRES, ARGENTINA.

Abstract: Work is one of the main legitimating elements of masculinity. Taxi drivers in the Autonomous City of Buenos Aires build and put into practice certain codes and meanings of masculinity that are typical of the public sphere in which they develop. The sexual division of labor prioritizes productive work over reproductive, the public over the domestic. The aim of this article is to analyze the forms adopted by taxi driver's masculinities in relation to their homes/to the home institution, the exercise of paternity and care tasks, considering the tensions and negotiations regarding the male provider mandate.

Key words: Masculinities; work anthropology; paternity; taxi drivers.

TENSÕES E NEGOCIAÇÕES ENTRE A VIDA FAMILIAR E O TRABALHO PRODUTIVO. UM ESTUDO DE CASO SOBRE TAXISTAS NA CIDADE AUTÔNOMA DE BUENOS AIRES, ARGENTINA

Resumo: O trabalho é um dos principais elementos legitimadores da masculinidade. Os taxistas da Cidade Autônoma de Buenos Aires constroem e colocam em prática certos códigos e significados de masculinidade típicos da esfera pública em que atuam. A divisão sexual do trabalho hierarquiza o trabalho produtivo sobre o trabalho reprodutivo, o público sobre o doméstico. O objetivo deste artigo é analisar as formas que as masculinidades taxistas adotam em relação ao lar, ao exercício da paternidade e às tarefas de cuidado, à luz das tensões e negociações em torno do mandato do provedor masculino.

Palavras chaves

Masculinidades; antropologia do trabalho; paternidade; taxistas.

RECEBIDO: 08/08/2022

ACEITO: 13/07/2023

PUBLICADO: 01/10/2024



Este é um material publicado em acesso
aberto sob a licença *Creative Commons*
BY-NC