

Sobre el proceso de aumento de mujeres  
taxistas en Barcelona: relaciones sociales y  
laborales entre compañerxs del sector

Trabajo Final de Grado Antropología Social y Cultural. Universidad de  
Barcelona. Facultad de Geografía e Historia.

Arantxa Pérez Vázquez

Tutor; Gerard Horta. Curso 2016-17

Abstract: El objetivo principal de este trabajo es responder a la cuestión del aumento – en los últimos diez años en el sector del taxi en Barcelona–, de mujeres que trabajan como conductoras. Se trata de investigar por qué se ha dado este cambio y qué es lo que ha impulsado a más mujeres a realizar este trabajo. Además se pretende situar la experiencia de las taxistas respecto al contexto de relaciones sociales y laborales que los hombres taxistas tienen con las mujeres que ejercen como conductoras del taxi, en un gremio que siempre ha sido muy monopolizado por y para el hombre. Interesa conocer y analizar específicamente cómo se están abriendo paso las mujeres dentro de este sector en el ámbito de los conflictos derivados –en parte, pero no exclusivamente– del carácter culturalmente dominante que ha distinguido a una significativa parte del sector.

Palabras clave: taxi, trabajo masculinizado, mujer conductora, posición de privilegio, uso del espacio urbano.

## **Introducción:**

### *Definición y delimitación del objeto de estudio*

Este artículo tiene el propósito de dar voz a una gran parte de las mujeres taxistas de Barcelona.<sup>1</sup> Para ello me he basado en observar las relaciones sociales que se establecen entre estas mujeres taxistas con otras mujeres y con sus compañeros en el entorno de trabajo y en el espacio urbano. Además también trato de dar respuesta a la cuestión del aumento de mujeres conductoras de taxi en los últimos diez años en Barcelona. He querido realizar el estudio centrándome en la observación de lxs trabajadorxs en el tiempo libre que hay entre carrera y carrera, es decir, en la estación de Sants mientras esperan al cliente, o en diferentes paradas de taxis esperando a coger la siguiente carrera. Por otra parte, la observación participante constará en introducirme en los grupos de compañerxs para poder hablar con ellxs como una más. Finalmente he utilizado las entrevistas para obtener información de informantes y compañeras concretas. Además destaco que en mi trabajo mucha información procede de las entrevistas informales. Por las condiciones de este oficio me resultaba muy complicado establecer diálogo entre las compañeras, puesto que debían marcharse con un cliente o

---

<sup>1</sup> Quiero aclarar que voy a tratar de hacer un esfuerzo a la hora de escribir lo que haya sido normalizado a la hora de escribirlo en masculino, escribiendo en gran medida la mayoría de palabras masculinas utilizando una X al final de la palabra para lograr el *no género* en aquellas palabras referidas a taxistas ellos o ellas, como por ejemplo cuando me quiera referir a trabajadorxs, compañerxs y/o autónomxs.

no tenían tiempo para contestar a mis preguntas; así pues, a través de las entrevistas informales he podido obtener mucha información de conceptos básicos. Mi objeto de estudio se ha ido redefiniendo con el paso del tiempo, pues al principio no tenía muy claro cómo llegar a responder la cuestión del aumento de mujeres taxistas pero a medida que definía conceptos y acotaba mi trabajo de campo los resultados daban respuesta por sí mismos.

### ***Marco teórico***

Para poder enmarcar el tema en ámbitos teóricos he trazado un recorrido histórico a partir de la instauración del taxi con soporte de información de la página web oficial del taxi de Barcelona y a través de la etnografía de Luedke (2010) sobre la conducción profesional en Chicago, concretamente de los taxistas. Siendo esta una de las pocas etnografías que habla sobre taxis y taxistas trato de reflexionar sobre la posición de la mujer dentro del sector, una posición invisibilizada; después he relacionado la ausencia de mujeres en el taxi con las teorías asociadas a la mujer y la reproducción, cerrando el tema con el proceso de inserción de la mujer en el mundo laboral desde la industrialización hasta la actualidad. También he hecho una síntesis sobre la construcción del cuerpo femenino y el trabajo con aportaciones de Federici (2010), sobre la instauración del capitalismo con ayuda de la subordinación del cuerpo de la mujer como herramienta clave. Moore (1991) quien me permite encuadrar momentos históricos sobre la mujer y el oficio y León (2004) sobre el acceso de la mujer en el empleo.

En cuanto a este último tema, estos son los abordajes teóricos referenciales que trata de seguir mi aproximación al trabajo. También me debo a las lecturas de: González y Rodríguez (2010), Gómez (2001), Martínez (2009) como soporte, siguiendo los temas principales. Igualmente introduzco conceptos como usos del espacio público y posiciones de privilegio de la mano de la tesis doctoral de Nuño (2008). Además he podido obtener un soporte visual –*Cuatro taxistas en Valencia* (2016) – que me ha permitido reflexionar sobre varios y distintos puntos en común que se establecen dentro de este sector en otra comunidad Española, y documentos hemerográficos de entrevistas publicadas en periódicos y otras fuentes que me han ayudado a guiarme en el estudio. Las entrevistas encontradas también delatan similitudes y diferencias del modelo de Barcelona en el que me he centrado.

## **Metodología:**

### *¿Cuándo, dónde y quién?*

Este apartado trata de definir lxs actores principales del trabajo de campo realizado, el o los lugares utilizados y el período de tiempo dedicado a ella. El estudio ha sido realizado sobre mujeres taxistas de Barcelona, no sobre todas, puesto que necesitaría mucho más tiempo y movilidad para conseguirlo, pero sí sobre la gran mayoría que tiene el hábito de trabajar por la estación de Sants en Barcelona. Escogí a cinco informantes y compañeras clave para obtener la información necesaria. Mi grupo de chicas está compuesto por Pilar, Nadiuska, Carmen, Rosa y Raquel. Cada una de mis compañeras tiene un perfil distinto y todas ellas son conductoras profesionales del taxi:

Pilar es una mujer de 56 años, su marido es taxista y ella anteriormente era locutora de radio taxi y se inició en este sector por voluntad propia. Trabajó de noche y ha tenido algún altercado.

Carmen lleva 25 años en el taxi, no tiene un grupo fijo de compañerxs y no sale del coche mientras espera al cliente, se define como independiente. El motivo de entrar a este sector fue por convicción propia, era una buena alternativa.

Rosa tiene 53 años y tiene la licencia propia. Su abuelo ya era taxista y ella lleva diez años trabajando de conductora de taxi. Este trabajo le permite compaginar vida laboral con familiar y ella ha podido observar el aumento de mujeres taxistas estos últimos años.

Raquel tiene 47 años, y tiene licencia propia desde hace 26 años. La experiencia del taxi es positiva, ha tenido conflictos pero los lleva bien, no les da mucha importancia.

Nadiuska tiene 35 años, comenzó a trabajar como taxista hace tres años por necesidad, su padre era taxista. El trabajo de taxista le resulta positivo, ha tenido algún conflicto con un compañero.

El trabajo de campo lo he desarrollado de manera principal en la estación de Sants, puesto que era el lugar que me permitía combinar observación, entrevistas y conversaciones informales. Acumulo más de 50 conversaciones informales con muchas compañeras del sector. Decidí comenzar la observación en octubre y la he terminado a

finales de abril. También he recogido algunos testimonios de los compañeros del sector, pero me he visto incapaz de introducirlos en el trabajo debido a su extensión. La finalidad del trabajo de campo era responder a la cuestión del aumento de mujeres taxistas y las relaciones tanto sociales como laborales que se dan entre sus compañeros taxistas. Así pues se pretende dar voz a estas mujeres acerca de sus relatos, vivencias y sobre la elección del empleo. Además quiero dar a luz realidades de lxs taxistas, sin olvidar la importancia fundamental del género en este sector. Pretendo hablar de la feminización de este oficio, pues me parece interesante y a la vez enriquecedor –si se puede investigar sobre el tema porque cada vez son más las mujeres que se ven en el taxi–, esto significa que el cambio está dando resultados, resultados que deben ser observados y explicados de manera minuciosa.

### ***Relación personal con la investigación***

He decidido hacer un análisis y estudio sobre este tema puesto que un familiar directo, mi padre, trabaja como taxista y siempre me explica historias y anécdotas, además de ello comparte ideas conmigo acerca de las mujeres taxistas y el bajo número de mujeres taxistas que hay en Barcelona. Con la proximidad y la facilidad para entrar al campo se me han abierto puertas que me han permitido contactar con diversas personas y obtener información tanto de compañeros como de compañeras. Este tema me pareció interesante por los grandes interrogantes planteados y la necesidad de encontrar respuestas sobre ellos.

### ***Dificultades en el trabajo de campo***

Este trabajo de campo presenta diferentes dificultades, ya que lxs trabajadorxs son autónomxs y no me pueden prestar toda la atención que necesito. He debido gestionar el tiempo de manera correcta, puesto a que en cualquier momento –durante la observación–, se marchan a hacer su trabajo. Debo ceñirme a diferentes tipos de informantes: escoger informantes que estén dispuestas a relatarme sucesos e historias, que tengan ganas y quieran dedicar su tiempo a contestarme. La principal dificultad que he encontrado ha sido a la hora de hacer entrevistas, la poca disponibilidad de las chicas me ha ralentizado la faena requiriendo más días de estancia y observación.

Otra dificultad dentro del trabajo de campo ha sido la imposibilidad de dar voz a los compañeros taxistas con los que he hablado, pues por temas de extensión en el ensayo no he podido añadir un apartado dedicado a las opiniones que tienen los compañeros sobre sus compañeras taxistas. También me habría gustado añadir más información sobre los clientes pero finalmente ha sido imposible.

### **Contextualización sobre la feminización del trabajo actual:**

La historia del taxi en Barcelona se remonta desde el 1906: anteriormente el método de transporte público eran los carruajes tirados por caballos –la fecha coincide también con la aparición de autobuses–. En 1910 una fábrica de automóviles lanzó la primera flota de taxis llamados automóviles de plaza que pagaron al ayuntamiento para obtener el permiso de las licencias. En el 1929 la flota creció de manera exagerada y cada flota ponía sus tarifas, hasta que el ayuntamiento decidió establecer unas tarifas fijas para la no explotación dentro del sector. *“A partir de la iniciativa del ciudadano Martín Vidal Pedrola, en la Barcelona de 1912, surgía la figura del taxista autónomo”* (URL: <http://www.bcn.cat/taxi/infocast/historia.html> ).

Actualmente Barcelona cuenta con 10.300 licencias de taxis, que son más de las permitidas, y las licencias aparecen agotadas en el área metropolitana de Barcelona, así que la única manera de conseguir una licencia propia es esperando a que algún compañerx la venda, por consanguinidad o trabajando para un particular con medio turno. En este último caso se encuentra un gran conflicto de explotación e invisibilización puesto que muchxs trabajadorxs que hacen medio turno son inmigrantes y también hay muchas mujeres que comparten licencia y hacen medio turno con su pareja. Por lo tanto, pese al gran interés sobre la figura del taxista que pueda aportar a este marco teórico siento la necesidad de especificar otros aspectos para comprender por qué motivos la mujer no aparece dentro de este marco, así que trato de complementar la información entendiendo procesos como la feminización del empleo y la esfera de lo público y lo privado.

En la historia del taxi la mujer siempre ha permanecido invisibilizada, pues no hay datos etnográficos escritos sobre las mujeres taxistas antiguamente, o sobre la primera licencia otorgada a una mujer, pero la posición de la mujer tanto en un contexto mundial de

forma general y en España de manera más concreta siempre ha sido un contexto de dependencia del hombre:

En España, la industrialización y la evolución del pensamiento liberal, principales impulsores de la participación de las mujeres en el espacio público, se producirían de forma tardía y con escasa implantación. [...] España era una sociedad conservadora, católica, con una economía agraria, una retrasada industrialización, unos elevados índices de analfabetismo y una escasa tradición democrática (Nuño, 2008: 87).

La invisibilización de la mujer dentro de este sector fue –como en muchos más sectores–, una conducta naturalizada sobre la mujer y la esfera de lo público, pues la mujer antaño pertenecía a la esfera privada puesto que era el marido quien podía traer el sustento económico al hogar mientras que la mujer se ocupaba de él y sus hijos, además de las labores domésticas, era el ama de casa. A medida que pasan los años y con la vigente industrialización el papel de la mujer comienza a cambiar de manera gradual,

[...] la posibilidad de dualismo surge de que las mujeres sean madres y trabajadoras, reproductoras y productoras, dos aspectos de sus vidas perfectamente separables desde el punto de vista analítico [...] el resultado de todo ello es que, aunque las relaciones de reproducción sean sistemas coexistentes, con influencias e interacciones mutuas, se mantiene una separación artificial entre la economía y la familia (Moore, 1991: 66).

Moore trata este dualismo entre producción y reproducción que se producirá en la medida en que las mujeres comiencen a trabajar en el sector industrial además de poder dedicarse a la reproducción y tener familia. Tal y como decía anteriormente, el sector femenino ha sido relacionado con las esferas domésticas, la reproducción y cuidados de los niños con la visión de debilidad e inocencia y muchos más rasgos que han hecho que la mujer sea apartada del espacio público, y en muchos de los casos perteneciente a la esfera privada o del hogar. No obstante los tiempos han cambiado, pues las mujeres pese a tener muchas complicaciones aún hoy en día comienzan a avanzar en la misma dirección que los hombres en cuanto a igualdad de derechos y reconocimiento laboral: *“Por tanto, se está ante la demanda de un nuevo contrato social que suponga una nueva articulación entre las instituciones y un reconocimiento y valoración de las actividades de mujeres y hombres desde nuevos puntos de vista”* (León, 2004: 83).

Analiza León que se está ante una demanda por parte de las mujeres de ocupar oficios que siempre han estado dirigidos al sector masculino por ser un sector culturalmente dominante dentro de la sociedad, y también se está ante la demanda de una redefinición sobre lo que es trabajo en relación a los trabajos del hogar –trabajos sin salario–.

En el sector del taxi las licencias no eran concedidas a las mujeres puesto que se consideraba un trabajo masculino. Hasta que la mujer no tomó la decisión de enfrentarse a ese campo de manera individual, no hubo mujeres taxistas. Una compañera a la vez informante en mi trabajo me ha podido dar detalles sobre una de las primeras mujeres con licencia propia en el taxi de Barcelona hace cincuenta años. Esta mujer decidió comprarse una licencia por necesidad económica de encontrarse sola y con hijos a los que alimentar, sin sustento económico ni otro sueldo en casa y se vio pues forzada a formarse en un trabajo que le permitiera rápido y fácil acceso con horarios libres y autónomos y libertad de turnos. La necesidad económica de esta mujer de clase media hizo que se movilizara a explorar un campo nuevo para la sociedad femenina. No he podido encontrar datos bibliográficos sobre las primeras mujeres conductoras pero en el sector del taxi según los testimonios que he podido recoger, algunas hijas de taxistas aceptaron la licencia de sus familiares y así fue como comenzaron a haber más mujeres conductoras del taxi.

Incluso en la actualidad podemos observar la gran desigualdad entre el número de mujeres taxistas en comparación a hombres, pese el crecimiento acelerado de mujeres dentro de este sector, la diferenciación todavía es grande y está muy marcada. Esta relación naturalizada entre mujer, esfera doméstica y reproducción, rompe esquemas a la hora de adquirir ciertos roles culturalmente impuestos y dominantes en la sociedad como son los roles en la conducción. Pues la conducción siempre ha sido algo masculino, pertenece a la esfera pública donde la mujer no estaba bien vista anteriormente, además no coincide con la idea de reproducción y cuidados del hogar, por ello esta ruptura de roles dominantes crea una gran desigualdad y diferenciación, incluso un estigma, sobre la mujer y la conducción: *“Según Walby, se ha pasado en el sistema de relaciones de género de un patriarcado privado a un patriarcado público, de un régimen doméstico sexuado a un régimen colectivo sexuado”* (León, 2004: 89).

Las diferencias naturales han forzado o –por no decirlo de manera tan brusca–, han hecho a la mujer inseparable en relación a lo sentimental y hogareño, adquiriendo



significados culturales es decir, relacionando a la mujer con el mundo natural siendo este asociado a la reproducción y cuidados y, finalmente teniendo esto repercusiones de tipo social y laboral, pues las mujeres no podían entonces desempeñar los mismos trabajos asalariados que los hombres. Son más las causas por las cuales entran a trabajar las mujeres al sector del taxi, además de tener valentía, se comienza a ver una tolerancia dentro el modelo incrustado de sociedad dominada por el hombre. Así como cita León en su artículo:

En lugar de preguntarnos cómo diferencias naturales adquieren significados culturales y tienen consecuencias sociales, la presunción de desigualdad nos fuerza a preguntar por qué ciertos atributos y características de las personas son reconocidos culturalmente y evaluados diferencialmente cuando otros no lo son (Yanagisako y Collier, 1987: 40, Narotzky, 1995: 35).

Luedke (2010) desarrolla una etnografía en Chicago en la que describe el amplio abanico de relaciones sociales que se desenvuelve entre los compañeros taxistas. Explica que las relaciones sociales entre los compañeros del mismo sector menguan cuando la faena es alta a consecuencia de que no coinciden con tanta frecuencia. El trabajo de taxista se describe como sedentario y desgastador para el conductor. Entre otros aspectos, también anota la gran libertad del taxista en cuanto a horarios, rutas por la ciudad y a la ausencia de jefes en el caso de los autónomos, pero no trata absolutamente nada sobre las mujeres taxistas. Argumenta que los conductores de taxi disfrutan con su trabajo por la interacción con los clientes puesto que esto hace que el trabajo sea agradable, afirma además que muchos relatos de conductores sobre el tema de los clientes muestran un deseo de establecer conexiones reales con personas, los conductores tienen momentos en que se involucran con la vida personal e íntima de los clientes: *"Algunas personas son agradables y dulces y odio incluso dejarlas ir, les digo, por favor, se quedan, hablan conmigo, no cojo su dinero... y algunos de ellos son increíbles, arrogantes y desagradables y a veces horribles"* (Luedke 2010: 6). Las mujeres no aparecen, me atrevería a decir, en ninguna etnografía sobre el taxi: los únicos datos teóricos extraíbles son algunas entrevistas y artículos periodísticos que narran historias sobre el sector femenino de la conducción profesional: *"Los conductores son simplemente invisibles para el público –un componente aún no señalado del paisaje urbano–, sus trabajos individuales e historias de lucha borradas por la urgencia de ir de aquí a allá"* (Luedke, 2010: 7). Recurriendo al concepto de

invisibilidad en relación a la citación de Luedke, también se puede encajar en la cuestión del sector femenino que es y ha sido invisible dentro de esta profesión.

Martínez (2009) analiza en su artículo la segregación hombres y mujeres en los trabajos, y explica que la justificación de la mano de obra femenina en algunos sectores se debe a la definición de un trabajo como masculino o femenino. Las causas de esta segregación deben hallarse en prejuicios sobre la capacidad para realizar diferentes tareas: *“prejuicios que se traducen en una escasa presencia de las mujeres en determinados sectores considerados masculinos y viceversa”* (Martínez, 2009: 3). Como puede ser el caso del taxi en Barcelona, muy pocas mujeres en comparación al porcentaje de hombres se dedican a ello por haber sido siempre un sector dominado por un modelo de masculino. Las mujeres siguen siendo minoría en este sector, tal y como se observa de manera cotidiana: *“[...] de las categorías de empleo no asalariado: autónomos, empresarios y las ayudas familiares, las dos primeras son ocupadas en su mayoría por hombres con tímidos cambios, y la tercera tiene una mayor representación de mujeres”* (León, 2004: 93).

Finalmente es necesario especificar que en un marco global y de manera generalizada, las mujeres aparecen en la mayoría de aspectos cotidianos como dependientes, dentro de luchas en busca de la igualdad con los hombres:

Las mujeres de todo el mundo tienen problemas y experiencias similares; basta con demostrar y especificar cada una de estas semejanzas individualmente y no limitarse a darlas por supuestas. Las diferencias entre mujeres son importantes y es precioso aceptarlas, ya que la política feminista no puede girar en torno a un grupo de mujeres que habla en nombre de otro (León, 2004: 228).

Es decir, las mujeres se están abriendo paso en caminos anteriormente inexplorados que permiten crear nuevas relaciones sociales, rupturas con los antiguos sistemas dominantes y por supuesto, crean cada vez una mayor igualdad entre los distintos sexos. *“[...] la familia comenzó a separarse de la esfera pública, adquiriendo sus connotaciones modernas como principal centro para la reproducción de la fuerza de trabajo”* (Federici, 2010: 148). El hecho de que haya minoría de mujeres en este sector se debe a unas causas sociales e históricas impuestas culturalmente que deben ser comparadas y desarrolladas para la correcta comprensión de este hecho en la actualidad.

## **Análisis de los datos obtenidos en el trabajo de campo**

### ***Recogida de datos***

Para completar el marco teórico de mi trabajo eran necesarios más datos además de la bibliografía, por lo tanto he optado por escoger el método de observación minuciosa dentro del campo estudiado, en este caso el espacio en que lxs taxistas esperan a los clientes y en los sitios de reunión usuales. Para que el espacio no fuera tan amplio me he centrado en la parrilla de taxis que se encuentra detrás de la estación donde caben aproximadamente 100 taxis cuando está al completo. Además de la observación desde fuera, he podido hacer observación participante hablando con los diferentes grupos de compañerxs e incluso he podido ir de acompañante en alguna carrera con el cliente – hecho interesante puesto que al explicar el motivo de que estuviera ahí los clientes rápidamente opinaban sobre el trabajo realizado–, no obstante, deberíamos relativizar el valor de estos testimonios a causa de la presencia inmediata del propio sujeto: el/la taxista.

También he utilizado el recurso de las entrevistas para completar la información que necesitaba en el estudio. He hecho cinco entrevistas a cinco compañeras e informantes clave, por otra parte, gran cantidad de charlas o entrevistas informales de entre quince y veinte minutos con las chicas que veía durante la observación. Decidí escoger las entrevistas ya que me interesaba especialmente el relato del taxi, sus anécdotas, inicios y cómo decidieron entrar; por el contrario el relato de vida era más amplio y yo he pretendido centrarme en un hecho específico y concreto de la vida de estas mujeres, así que opté por hacer entrevistas sobre el propio tema.

Las charlas informales las utilizaba para conocer por qué, cómo y cuándo las mujeres se habían decidido a adentrarse en el mundo del taxi, las entrevistas las he utilizado para acabar de comprender cuál ha sido el motivo del incremento de mujeres taxistas en estos últimos diez años y por qué las mujeres se abren campo dentro de este sector. Considero que las charlas informales han sido un apoyo clave dentro de mi estudio de campo puesto que me han proporcionado rápida y concisa información además de haber hecho muchas de este tipo.

### *Perfiles de las mujeres taxistas*

Durante el trabajo de campo me he ido encontrando con diferentes perfiles de mujeres taxistas. En primer lugar, la descripción que a continuación daré trata de describir de manera personal la observación desarrollada durante el trabajo de campo.

Considero que hay dos tipos de mujeres taxistas, en primer lugar y, el caso que he encontrado con más abundancia, son mujeres que no coinciden con lo que –histórica y culturalmente impuesto– se refiere a ser “femenina”<sup>2</sup>, considerando el ser femenina como una construcción social que abunda en la sociedad. Por otra parte he encontrado, mujeres que sí que corresponden a este ideal de feminidad pero que en varios momentos mantienen actitudes propias de los hombres o de los atributos de estos, con esto último me vengo a referir a: “*tener un par bien puestos*”, “*hacerlo con dos cojones*” (Anónima, 8 Marzo: 13h). Estas actitudes adoptadas por las mujeres taxistas *femeninas* son actitudes adquiridas durante el tiempo de trabajo a modo de conducta de defensa o, como demostración de carácter fuerte y dominante para la obtención del respeto e igualdad de cara a sus demás compañerxs.

Lo observado son formas de conducta dominante en un modelo de masculinidad adquirido cultural e históricamente, es decir, las mujeres adquieren el rol dominante para desempeñar este empleo porque como he recogido en muchos testimonios la mujer que quiera trabajar como taxista debe ser uno más de ellos. “[...] *si no actúas como ellos se te suben encima, tienes que ser así, a veces te llamarán borde pero es lo que hay, y con los clientes más de lo mismo, pueden ser muy pesados y maleducados*” (Nadiuska, 15 Marzo: 14h). La mujer taxista debe tomar el rol de hombre taxista para que otros compañeros o los propios clientes las respeten y traten con igualdad como a sus compañeros taxistas.

Las mujeres iniciadas en el taxi de hace entre diez y veinte años aseguran el avance y el cambio que se ha producido en el sector sobre el tema masculino, pues anteriormente aún había menos presencia femenina y trabajadora dentro del ámbito de la conducción profesional y la mayoría de mis informantes coinciden y tienen experiencias de comentarios como: “*véte a fregar platos*” (Raquel, 7 Abril: 14h), en un alguna disputa o algún conflicto durante la conducción. Es decir, antaño el sector del taxi al ser un

---

<sup>2</sup> Ser femenina históricamente cumple con unos estandartes al parecer de la sociedad en los que una mujer debe ser refinada, delicada, frágil, atenta, inocente, sumisa...

sector sin apenas presencia femenina tal como se indica en la historia, el sector era dominado por la presencia masculina y por lo tanto era un hecho normalizado. Con la presencia de mujeres surgieron nuevos conflictos y brechas sociales que, junto a los estigmas creados socialmente acerca de la conducción femenina, se unían a esta diferenciación socio-laboral.

Las desigualdades que se observaban y las obtenidas a través de los relatos están creadas a través conflictos, ya sean conflictos durante la conducción, al tener un accidente con el vehículo o simplemente con lxs clientes, pero no aparecen conflictos en relación a las relaciones sociales con los compañeros –a excepción de los conflictos por afinidad o conflictos comunes de las relaciones sociales entre compañerxs–. Lxs trabajadorxs, en la mayoría de casos, aparecen como personas sociables entre sí, es decir, la desigualdad se hace vigente en el momento en el que hay un conflicto: *“al principio algunos compañeros me mandaban a fregar platos y ahora sus hijas hacen el taxi”* (Raquel, 7 Abril: 14h), tal y como explica Raquel, pero no hay una mala relación social entre compañerxs. Todxs se tratan con respeto e igualdad, y además esto va en aumento con el paso del tiempo: *“La gente joven tiene la mente más abierta y entiende estas cosas, los señores mayores sí que tienen a veces otra actitud”* (Anónima: 7 Abril: 12h). Raquel me explica que al principio todo era muy diferente, y que las nuevas generaciones tienen otras concepciones sobre las mujeres y la conducción profesional, parece que el estigma ha cambiado e incluso ha disminuido, *“hay poco machismo porque hay mucha gente joven en el taxi, los viejos sí que son más machistas”* (Carmen, 23 Diciembre: 12h). Hay una redefinición y una revisión en cuanto al estigma de la mala conducción de las mujeres, pues incluso los clientes afirman querer coger una mujer taxista puesto que la actitud a la hora de la conducción es más calmada, menos agresiva, como la actitud que puede tener un hombre al volante<sup>3</sup>.

Lo que parece evidente es que debes hacerte respetar: la mujer taxista tiene que mostrar una conducta seria y a veces semejante a la de los hombres para ganarse el respeto tanto de clientes –*“Tienes que ser borde, y más si eres una mujer, si no se piensan que entras en la tarifa y ya puedes ir muy normal vestida que se pueden pensar cualquier cosa”* (Nadiuska, 12 Abril: 14:30h) – como de los propios compañeros del sector –*“si tú te*

---

<sup>3</sup> En el caso de los clientes debo relativizar que estos quizás me contestaban de manera simpática a causa del tipo de trabajo que realizaba, este aspecto debería ser abordado y tratado con mayor profundidad para una futura investigación.

*respetas, ellos también lo hacen”* (Pilar, 17 Noviembre: 12h)–. Entonces, las relaciones sociales entre compañerxs aparecen como relaciones cotidianas, basadas en el respeto y la igualdad con las conductoras, pero en el momento en que hay un conflicto los recursos más sencillos recaen sobre las diferencias entre géneros y los estigmas sociales adquiridos de manera histórica.

### ***¿Por qué taxista?***

Una gran parte de las mujeres con las que he hablado tienen un familiar padre o abuelo que ya se dedicaba al oficio anteriormente y poseían la licencia, entonces, según la ley de traspaso de licencia por consanguinidad, la hija de este podría tenerla en el momento de su jubilación o cuando el pariente decidiera. Así pues, uno de los motivos es tener un familiar que dejara el oficio y la licencia, pues las mujeres entrevistadas explican que en el momento lo vieron como una buena oportunidad de trabajo, fácil de acceder y muy interesante.

En segundo lugar, también hay un número elevado de mujeres que comparten la licencia con su pareja. Esto les permite mucha flexibilidad horaria durante el día, la comodidad de ser autónomas, poder ir y volver en el momento en que quisieran, y la combinación con otras tareas. Asimismo, el gasto de la licencia y del mantenimiento del coche es compartido, por lo tanto es una buena amortización del oficio. En este caso, las mujeres entrevistadas destacan el tema de la flexibilidad horaria como gran ventaja.

En tercer lugar se encuentran las mujeres que accedieron al oficio por tener una edad madura, mujeres de entre 40 y 55 años que tenían la complicación de la edad a la hora de entrar a trabajar a algún sitio. En este caso parece un campo sencillo de acceder por la facilidad de la obtención del carnet profesional en transporte público/privado, y la obtención de una licencia de taxi posteriormente. Aparece como un oficio de fácil acceso y sencillo, flexible y autónomo. Tal como he expresado con anterioridad, el aumento de mujeres taxistas en estos últimos diez años se debe a varios factores: primeramente, la crisis económica del 2008 impulsa a varias mujeres a compartir la licencia con su pareja para aprovechar y amortizar el coste tanto de licencia como del taxi propiamente. En segundo lugar, la feminización del empleo desde los años 90 se acrecienta cada vez más hasta llegar a números casi igualitarios en cuanto a mujeres trabajadoras, pues como se ha detallado en el marco teórico la mujer comienza a separarse de la esfera doméstica y comienza a abrirse nuevas puertas en el ámbito de lo

público, un sector culturalmente dominado por los hombres: “*Al principio éramos 280 y ahora ya rondamos los 1000*” (Rosa, 15 Marzo: 13h).

Quiero dar voz a un conflicto observado durante el trabajo de campo, tiene que ver con la segunda y la tercera distinción que he hecho acerca de por qué eligen las mujeres ser taxistas. A diferencia de la mujer que comparte la licencia con su marido o pareja, la mujer completamente autónoma destaca mucho el esfuerzo de ganar el dinero completamente sola, con mucho orgullo y como un símbolo de identidad. Incluso he podido observar la gran distancia que hay entre mujeres autónomas y mujeres dependientes<sup>4</sup>. Así como las mujeres dependientes que comparten licencia parecen utilizar el taxi como un sueldo aparte y complementario al sueldo del marido o pareja –ellos hacen unas jornadas laborales más largas incluyendo la noche–, en cambio, las mujeres autónomas se identifican como mujeres que adquieren ambos roles de pareja, pues sólo su sueldo alimenta a su familia y por lo tanto, con orgullo lo identifican y aparece como un símbolo muy importante dentro de su discurso.

Finalmente, el taxi aparece como una vía de sencillo acceso que no selecciona género ni edad. Por lo tanto todas aquellas mujeres que puedan tener dificultades para acceder al mundo laboral por factores ya sean de género, de edad o incluso de enseñanza educacional, este campo permite el acceso a públicos diferentes y heterogéneos. En relación a este concepto educacional me vuelvo a referir a aquellos años en que las mujeres estaban privadas formar parte de esferas políticas o del saber puesto que eran asociadas a aspectos sentimentales y emocionales, entonces la educación se imponía más a los varones quedándose la mujer en el ámbito doméstico y de reproducción.

El espacio público también es un aspecto importante que necesita de una explicación en este trabajo. Dentro de este espacio público es permitida la movilidad por el espacio urbano –y espacio de espera–, por parte de los compañeros, al contrario que en el caso de las compañeras, que en la mayor parte de las ocasiones permanecen durante este tiempo de espera dentro del vehículo puesto que no tienen necesidad alguna de salir y pasear así como sus compañeros hacen. Esta característica aparece como un rasgo histórico e inevitable, pues los trabajadores llevan más tiempo dentro del sector, conocen a más gente y son del mismo sexo. A diferencia de las mujeres, que son

---

<sup>4</sup> El concepto dentro del vocabulario del taxi se refiere a las mujeres que no tienen licencia propia pero tienen el derecho a compartirla con su pareja o marido.

minoría, no conocen a tanta gente y, por así decirlo, son nuevos inquilinos dentro de este sector de empleo. Esto remite a hablar de la posición de privilegio en que se encuentran compañeros de manera involuntaria dada como un hecho social e histórico. Esta posición de privilegio les permite el movimiento por el espacio urbano sin prejuicios, la facilidad de encuentro con otros compañeros todos de sexo masculino y por tanto identificación del mismo sexo y, el libre movimiento por el espacio. Las compañeras deben seguir trabajando en estos aspectos sobre el uso del espacio tal como lo han hecho adquiriendo ciertas características masculinas, ahora deben hacerlo con el libre movimiento dentro del espacio de espera.

Cabe destacar que no todo es pura necesidad de empleo, y aunque sea uno de los factores más importantes no todo gira en torno al dinero. Puedo constatar que varias compañeras aseguran que es un trabajo divertido, que permite establecer relaciones sociales con variados públicos y que aporta anécdotas muy divertidas y entretenidas. Algunxs confirman que el taxi es un abanico de relaciones sociales e historias, *“porque hablar con la gente es lo que te enseña a ser más persona”* (Anónima, 27 Febrero: 13:30h).

#### ***A qué se debe este aumento de mujeres taxistas en estos últimos diez años***

Borderías (2008) aporta un dato en relación a sectores que en la época de la revolución industrial coincidían con lo entendido por trabajos masculinos, tal vez tenga algo de relación con el sector taxi, aunque es sector servicios la descripción puede llegar a encajar:

La exclusión de las mujeres se basó, además, en el recurso a modelos de masculinidad y feminidad que no ocultaban una clara misoginia al presentar el trabajo vidriero y la militancia obrerista como expresión de “virilidad”, mientras que rechaza a las mujeres por “histéricas, faltas de cultura y de ética societaria”, lo mismo que sucedía en el sector del metal (Borderías, 2008: 16).

A raíz de la crisis de 2008 en España, la tasa de paro creció de manera muy notable y la gente en paro debe buscar empleo. El taxi, por su facilidad de acceso apareció como una opción rápida y que no seleccionaba al trabajador. Reiteramos que en Barcelona hay más de diez mil taxis actualmente, y que las licencias concedidas por el área metropolitana están agotadas desde hace muchos años, esto significa que las licencias se



venden de una persona a otra en el momento de jubilación o en caso de dejar el trabajo de taxista –en el caso de ser autónomo y no trabajar para nadie–. En el caso de trabajar para una flota o por turnos la licencia es de la persona encargada que es quien contrata a sus empleados etc.

La representación del sector femenino del taxi en Barcelona es tan solo del 2%, “*La media de edad de los taxistas se sitúa alrededor de los 40 años. Únicamente el 2% de la flota está formada por mujeres*” (URL, [www.bcn.cat/taxi/infocast/informacio.html#4](http://www.bcn.cat/taxi/infocast/informacio.html#4)). Es un porcentaje extremadamente bajo para la actualidad, pero es real. “*La feminización de la población activa se debe, en buena medida, a las transformaciones de la actividad de las mujeres de mediana edad (25 a 49 años)*” (León, 2004: 94). Encuentro muy importante este concepto de mujeres de *mediana* edad puesto que lo que me he podido encontrar en el taxi son mujeres que corresponden a esta franja de edades –de entre 45 y 60 años–.

Recogiendo todos los datos obtenidos puedo explicar las causas del aumento de mujeres en estos últimos diez años en Barcelona: el contexto de crisis económica hace que muchas personas vuelvan a buscar trabajo y que las personas que estaban en paro o inactivas tengan la necesidad de trabajar de nuevo. Con este contexto el taxi aparece como medida de fácil acceso y con pocas exigencias tanto de estudios como de edad y/o procedencia. Las mujeres que tienen pareja con licencia de taxi pueden acceder de manera más fácil al trabajo puesto que ya tienen la licencia y se trabaja en turnos partidos. Aquellas que no tienen licencia lo hacen por motivos de soporte familiar, para alimentar a sus hijos ya que es un trabajo que a simple vista parece sencillo y accesible –“*aunque deben echársele horas*” (Rosa, 7 Abril: 13h) –. Finalmente, he observado una ruptura con esta masculinidad histórica en muchos ámbitos laborales –como lo es este–, que ha permitido que las mujeres pasen a formar parte de sectores en los que años atrás parecía inhóspito encontrarse a una mujer. Una característica destacable de las mujeres que deciden ejercer como taxistas es la clase social a la que pertenecen, pues todas ellas pertenecen a una clase media en cuanto a ingresos, al igual que la mayoría de los compañeros, es decir, no hay diferencia entre personas con mayor nivel adquisitivo mayor o menor.

## **Conclusiones**

Las mujeres taxistas aparecen como diferentes entre sí, diferentes en relación a sus perfiles, actitudes, caracteres e incluso forma de vestimenta, pero hay algo que las une y las hace iguales –aparte del género–, todas ellas pertenecen a la misma clase social y trabajadora. Me resulta muy difícil clasificar a las mujeres que he ido conociendo, pues todas responden a diferentes tipos de perfiles, simplemente son mujeres que se están abriendo paso en un sector dominado por la masculinidad, por necesidad de trabajar para ganar dinero y alimentar a su familia. Es decir, las necesidades más destacadas de estas mujeres son económico-laborales principalmente.

El espacio también está cambiando de manera notoria. Pese que algunas compañeras permanecen dentro de sus vehículos durante el tiempo de espera, también hay que salen a relacionarse entre ellxs, tienen compañerxs e incluso hay quedadas después del trabajo. Las redes sociales, considero personalmente, han facilitado y agilizado el proceso, pues los grupos de compañerxs son muy igualitarios, todos se conocen entre todos. Estos cambios van acompañados del paso del tiempo. Las compañeras me han argumentado varias veces a lo largo de la investigación que antaño el mundo del taxi no era así, son las nuevas generaciones las que abren puertas y se adaptan a los nuevos cambios. Este cambio de mentalidad se debe a que muchos taxistas ahora tienen un familiar cercano –sea hija, mujer, hermana, cuñada etc–, que es conductora del taxi y por lo tanto este carácter dominante debe atenuar dejando espacio a las nuevas incorporaciones en el sector. No obstante, dentro del sector sigue habiendo diversos factores que no permiten una liberación total de la mujer, como lo es por ejemplo la cuestión del atuendo. El hecho de vestir de una determinada forma siendo una mujer provoca en varias ocasiones miradas, comentarios e incluso momentos de incomodidad con compañeros y a su vez con clientes. El maquillaje también está dentro de este conflicto junto con la moda de vestuario, parecen conflictos (in)visibles traducidos en conflictos que se ven directamente. Así es como se crean los diferentes perfiles definidos de la mujer taxista, según aquellas que sigan el modelo de feminidad impuesto históricamente, o aquellas que adoptan las formas y maneras del sector dominante masculino para encajar mejor.

Los conflictos más visibles y cotidianos, que surgen muchas veces entorno al sector femenino del taxi, suelen ser conflictos durante la conducción con diversos compañerxs,

y estos recurren al insulto sencillo –el insulto que se refiere a la condición de ser mujer y conducir–, es decir, hay dos tipos de conflictos: los conflictos que aparecen de manera cuasi (in)visible, y los conflictos durante la conducción<sup>5</sup> vistos cotidianamente. Estos conflictos que no se perciben a la vista de todxs tienen que ver con los conflictos en el espacio público –ya sea por ser minoría de mujeres taxistas o por la no necesidad de utilizar el espacio público del modo en que lo utilizan lxs demás compalñexs–, el tema del vestuario también es un gran problema, los clientes en muchos de los casos y, los grandes estigmas existentes hasta el momento. Así, en el conjunto de relaciones sociales observadas a simple vista parece un sector que avanza hacia la igualdad pero en la estructura interior – o por lo menos aquella que no es percibida a simple vista–, se ocultan varios conflictos que deben ser superados.

El taxi ha cambiado de forma notable en los últimos años, ya sea por la necesidad de la mujer a la hora de explorar nuevos campos, o por el hecho de que hijas o familiares de los taxistas más mayores sean nuevas taxistas. También la cuestión de la crisis afecta a que la clase trabajadora busque nuevas alternativas en oficios anteriormente no explorados por el sexo femenino. Con el paso del tiempo, ya sea por esta apertura laboral de la mujer desde la revolución industrial, por la crisis económica, por conciliación familiar o por la naturalización de géneros dentro de este empleo, se está convirtiendo en un sector mixto. Aún hay trabajo y estigmas que la sociedad, que lxs taxistas, y que lxs clientes deben eliminar, pero igual que ya hay muchos que han sido eliminados, pienso que los restantes con el paso del tiempo se irán abatiendo dejando de ellos un leve recuerdo del pasado con una lucha que finalmente resultará –de, por y para– las mujeres. Así pues es cuestión de que el tiempo siga avanzando –no sólo como tiempo, sino como cuestión igualitaria–, para poder seguir valorando los cambios y conseguir una plenitud en trabajo mixto dentro del taxi.

La identidad que despliegan estas mujeres se diferencia de manera notable entre: aquellas que trabajan para sí mismas para mantener a su familia de manera individual, en comparación a aquellas que trabajan a medias con su pareja o marido, pues hay un sentimiento que crea identidad entre “ganarse la vida sola” y “ser un complemento” por

---

<sup>5</sup> Considero necesario destacar que los conflictos durante la conducción ocurren tanto hacia las mujeres como hacia los hombres sean o no trabajadorxs del taxi. Pues recurrir al insulto durante la conducción aparece como algo cotidiano dentro de lxs conductorxs.

la dependencia de turnos y compartición de licencia con su pareja, marcado entre ellas mismas dentro del sector.

Finalmente quiero destacar cuestiones a las que –por falta de tiempo y extensión del trabajo–, no he podido abordar pero de las cuales quiero dejar constancia por si en un futuro retomo la investigación. En primer lugar las cuestiones de gremios, asociaciones o sindicatos han sido un tema que me hubiera gustado trabajar porque sé que hay sindicatos de mujeres taxistas. Por razones de tiempo no he podido investigar más acerca de ello y poder tener una o varias entrevistas con el responsable del área metropolitana de Barcelona en relación a los temas más legales del taxi, cuestiones ligadas a temas de licencias, cantidades, cifras y porcentajes. La observación –de cara a una futura investigación–, debería acoger más estaciones o paradas populares para observar el desarrollo de otras zonas urbanas de distintos puntos de la ciudad, zonas más transitadas en relación a las menos transitadas, zonas de más peligrosidad, zonas altas de la ciudad y zonas bajas. Otro abordaje para el trabajo de campo sería en relación a la creciente inmigración dentro del sector. Los procesos migratorios son igualmente interesantes ya que se da mucha explotación, desigualdad y, hay una gran necesidad de observar, estudiar y comprender las diferentes culturas de los nuevos trabajadores del taxi, además de las inquietudes sobre los motivos de la elección de este empleo.

## **BIBLIOGRAFÍA**

BORDERIAS, C (2008) “El papel de las instituciones en la segmentación sexual del mercado de trabajo en España (1836 – 1936)”. *Revista de trabajo, año 4, número 6*.

CARRASCO, C. BORDERIAS, C. TORNOS, T. (2011) *Trabajo de cuidados. Historia, teoría y políticas*. Madrid Instituto de la mujer: Catarata.

FEDERICI, S (2010) *Calibán y la bruja. Mujeres, cuerpo y acumulación originaria*. Madrid: Traficantes de Sueños.

GÓMEZ, C. (2001) “Mujeres y trabajo: principales ejes de análisis” en *Papers 63/64, 2001 (pp 123-140)*. Universidad de Granada. Facultad de ciencias Políticas y Sociología.

GONZÁLEZ, L y RODRÍGUEZ, P. (2010) “La globalización y la feminización del sector servicios en América Latina. El caso de México” Madrid: Trama.

LEÓN, J.S. (2004) “La feminización del trabaja asalariado. Problemas conceptuales y metodológicos para estudiar la participación de las mujeres en el trabajo/empleo” en *Témpora 7, Diciembre 2004 (pp81-106)*. Madrid.

LUEDKE, T. (2010) *Driving lives: An Ethnography of Chicago taxi drivers*. Chicago: Industry Studies Conference.

MARTINEZ, M, J. (2009) “Las mujeres y la segregación laboral en Europa”. País Basco: Economía aplicada I.

MOORE L. H. (1991) *Antropología y feminismo*. Madrid: Cátedra.

NUÑO, L. (2008) *La incorporación de las mujeres al espacio público y la ruptura parcial de la división sexual del trabajo: el tratamiento de la conciliación de la vida familiar y laboral y sus consecuencias en la igualdad de género*. Madrid.

Entrevistas a informantes y conversaciones informales.

Artículos de prensa:

Anoro, Bescós, Fortuño, Franco (2004) “Caminando hacia la igualdad laboral”. Trabajo en equipo. Cámara de comercio e industria de la provincia de Huesca. (p. 28 – 33).

Diario Levante “El taxi Avanza en igualdad” Mujeres taxistas (2016)

URL:

<http://www.bcn.cat/taxi/infocast/historia.html>

[www.bcn.cat/taxi/infocast/informacio.html#4](http://www.bcn.cat/taxi/infocast/informacio.html#4)

Vídeo:

Arturo Iranzo. (2016) “Cuatro mujeres taxistas” Valencia.

**Anexos TFG. Fotografía Parada/parrilla de taxis en Sants –Barcelona–.**



7 Abril, Estación de taxis Sants - Barcelona



7 Abril, Estación de taxis Sants - Barcelona



7 Abril, Estación de taxis Sants - Barcelona