

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE ECONOMÍA



**“LAS MUJERES TAXISTAS EN LA CIUDAD DE MÉXICO,
2002 – 2017”**

TESIS

PARA OBTENER EL GRADO DE

LICENCIADA EN ECONOMÍA

PRESENTA

IRINA JOCELYN LOPEZ FLORES

DIRECTORA DE TESIS

BETHSAIDA MARGARITA MALDONADO LAGUNAS

Ciudad Universitaria, CD.MX a 27 de julio de 2018



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

JURADO:

LIC. JAVIER LARA OLMOS

DRA. PATRICIA POZOS RIVERA

LIC. HORTESIA MARTÍNEZ VALDEZ

LIC. MANUEL DE JESÚS ESTEBAN COELLO CASTILLO

MTRA. BESTHAIDA MARGARITA MALDONADO LAGUNAS

AGRADECIMIENTOS:

A mis padres:

Por su apoyo, consejos y esfuerzo día con día, en especial a mi madre por ser la mujer que es, y que gracias a su ejemplo y amor, esto ha sido posible.

A mi familia:

A mi hermano, a mi tía Angélica y mi tío Arturo, por su apoyo y cariño durante este trayecto.

A mis amigos:

Por sus consejos, cariño y apoyo, en especial a Vanessa, Ángel, Daniel, Saana y Martín.

A mis profesores:

Por haberme dado las herramientas necesarias durante toda mi vida académica, en especial a mí asesora, Mtra. Bethsaida Maldonado que, sin su apoyo y dedicación, esto no hubiera sido posible y a mis sinodales la Lic. Hortensia Martínez, Dra. Patricia Pozos, Lic. Javier Lara y Lic. Manuel Coello. Agradezco también la paciencia del Mtro. Manuel Ortega y el Dr. Rogelio Huerta.

Mención especial:

Al Dr. Ricardo González Castillo y al señor José González Lozada, gracias por todo su apoyo, sus consejos y cariño que sin ellos no hubiera sido posible concluir este trabajo.

En memoria de:

Mi padre Ismael Lopez y la señora Gloria Castillo, por sus consejos, amor, apoyo y enseñanzas.

A Ricardo González:

Por impulsarme a convertir mis sueños en metas, por su paciencia y amor, por tanto y por todo.

A mi hijo:

Por ser mi fuerza y mi razón de ser mejor y dar lo mejor en lo que hago y lo que soy.

Gracias a Dios y a la vida por poner en mi camino a estas personas tan maravillosas que me ayudaron en este proceso de investigación.

Gracias a todos

Las mujeres taxistas en la Ciudad de México, 2002 - 2017

ÍNDICE

Introducción	11
Capítulo I	18
Marco teórico.....	18
1.1 Trabajo asalariado	18
1.2 Trabajo no clásico.....	20
1.2.1 Trabajo no asalariado	27
1.3 La economía informal.....	28
1.4 Precariedad laboral	29
1.5 La incorporación de la mano de obra femenina a los mercados laborales actuales	32
1.5.1 Trabajos masculinizados.....	37
Capítulo II	40
Contexto general de los taxis en la Ciudad de México.....	40
2.1 La historia de los taxis en la Ciudad de México.....	41
2.2 Modalidades de taxis en la Ciudad de México	42
2.3 Aplicaciones para contratarse como conductoras y conductores de taxis	48
2.3.1 Aplicación Uber	52
2.3.2 Aplicación Laudrive.....	58
2.4 Panorama general de violencia hacia la mujer en la Ciudad de México.....	63
Capítulo III	68
Mercado laboral de las conductoras de taxis en la Ciudad de México	68
3.1 Las conductoras de taxi en la Ciudad de México	68
3.2 Requisitos para trabajar como conductora de taxi en la Ciudad de México	74
3.3 Condiciones con las que trabajan las conductoras vs los conductores de taxis en la Ciudad de México.....	75
3.3.1 Información general de las conductoras y los conductores entrevistados.....	76
3.3.2 Bases y sitios de taxis en la Ciudad de México	77
3.3.3 Contratos	80
3.3.4 Ingresos	81
3.3.5 Jornada laboral	85

3.4	Prestaciones que no figuran en el trabajo no clásico de las conductoras y los conductores de taxis y su compensación dentro del mercado laboral de taxistas.....	86
3.4.1	Días de descanso	87
3.4.2	Vacaciones.....	88
3.4.3	Disolución del contrato laboral	88
3.4.4	Antigüedad	88
3.4.5	Nivel de estudios	90
3.4.6	Salud	91
3.5	Seguridad.....	92
3.6	La doble jornada laboral.....	99
Capítulo IV	102
Conclusiones.....	102
4.1	Conclusiones generales de la tesis	102
4.2	Propuestas	108
4.3	Líneas de investigación.....	109
Bibliografía.....	111
Anexo 1.....	117

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Sectores de la economía mexicana para el 2016	23
Tabla 2: Mujeres y hombres ocupados por sector de actividad económica según tamaño de la unidad económica. Segundo trimestre 2016. Porcentaje.....	34
Tabla 3: Tasa de ocupación de mujeres y hombres 2015-2016.....	35
Tabla 4: Distribución de mujeres y hombres ocupados según grupos de ocupación masculinizados segundo trimestre 2016 en México	38
Tabla 5: Comisiones que Uber cobra a sus socios en la Ciudad de México 2014-2017	54
Tabla 6: Conductoras y conductores de Uber en México 2014-2017	57
Tabla 7: Conductoras de Laudrive en la Ciudad de México para el 2017	61
Tabla 8: Comparación de datos obtenidos de mujeres que utilizan una aplicación para contratarse como conductoras de taxis para el 2017	62
Tabla 9: Índice de violencia hacia las mujeres en la Ciudad de México.....	63
Tabla 10: Distribución porcentual del delito en la Ciudad de México	66
Tabla 11: Registros de conductoras y conductores de taxis ante la SEMOVI en la Ciudad de México 2002-2017.....	69
Tabla 12: Registro de conductoras de taxistas en la Ciudad de México ante la SEMOVI 2002-2017	71
Tabla 13: Edad de las conductoras y los conductores de taxis en la Ciudad de México.....	76
Tabla 14: Estado civil y número de hijos de las conductoras y los conductores de taxis en la Ciudad de México (entrevistas).....	77
Tabla 15: Modalidades de taxis conducidos por mujeres taxistas en la Ciudad de México (entrevistas)..	78
Tabla 16: Modalidades de taxis conducidos por hombres taxistas en la Ciudad de México (entrevistas).	79
Tabla 17: Distribución de los ingresos totales por día de las mujeres taxistas en la Ciudad de México (entrevistas).....	82
Tabla 18: Distribución de los ingresos totales por día de los hombres taxistas en la Ciudad de México (entrevistas).....	83
Tabla 19: Comparación de los ingresos personales por día de las mujeres y los hombres taxistas en la Ciudad de México (entrevistas).....	84
Tabla 20: Jornada laboral de las conductoras y los conductores de taxis en la Ciudad de México (entrevistas).....	86

Tabla 21: Antigüedad de las mujeres y hombres taxistas en la Ciudad de México (entrevistas) 89

Tabla 22: Nivel de estudios de las mujeres y los hombres taxistas en la Ciudad de México (entrevistas). 91

Tabla 23: Padecimientos que sufren las mujeres y los hombres taxistas en la Ciudad de México (entrevistas)
..... 91

Tabla 24: Incidencia delictiva de robo a pasajeros a bordo de un taxi con violencia en la Ciudad de México
2010-2017 93

Tabla 25: Zonas en las que prefieren y consideran más seguras para trabajar las mujeres taxistas en la
Ciudad de México (entrevistas)..... 98

Tabla 26: Personas que se encargan de las labores domésticas (entrevistas)..... 101

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: PIB sector secundario y terciario distribución porcentual por división de la actividad económica	24
Gráfico 2: Trabajadores asegurados en el IMSS distribución porcentual por gran división de la actividad económica	25
Gráfico 3: PIB y Población ocupada por sector 2015	28
Gráfico 4: Tiempo de Trabajo Necesario que una persona tendría que laborar para poder adquirir la canasta alimenticia recomendable 1987-2016	33
Gráfico 5: Hombres y mujeres ocupados por sector de actividad económica de tamaño de 1 a 5 personas para el 2016.....	35
Gráfico 6: Tasa de ocupación de mujeres y hombres en la Ciudad de México 2015-2016	36
Gráfico 7: Tasa de ocupación de mujeres en la Ciudad de México 2015-2016	37
Gráfico 8: Conductoras y conductores que utilizan una aplicación móvil para contactar usuarios de 2015-2017.....	51
Gráfico 9: Distribución porcentual de mujeres que manifiestan sentirse inseguras en algunos espacios públicos o privados en la Ciudad de México	64
Gráfico 10: Proporción de mujeres violentadas en el ámbito comunitario en la Ciudad de México, según tipo de incidencia	65
Gráfico 11: Comportamiento de los registros de conductoras y conductores de taxis ante la SEMOVI en la Ciudad de México de 2002-2017.....	70
Gráfico 12: Comportamiento de los registros de conductoras de taxis en la Ciudad de México 2002-2017	72
Gráfico 13: Comportamiento del PIB 1994-2017	73

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Subdivisiones de los sectores de la economía mexicana	26
Figura 2: Modalidades de taxis en la Ciudad de México para el 2017	43
Figura 3: Jerarquización en las bases y los sitios de taxis en la Ciudad de México	45
Figura 4: Aplicaciones disponibles en la Ciudad de México para el 2017	50
Figura 5: Modalidades de Uber y tarifa mínima para el 2017.....	55
Figura 6: Distribución de los ingresos de las mujeres taxistas en la Ciudad de México para el 2018.....	81

Introducción

1) Importancia del tema

La incorporación de la fuerza de trabajo de las mujeres a los mercados laborales existe desde hace tiempo, a partir de los años noventa se observa un aumento estadístico de dicho fenómeno hasta el día de hoy (Ortíz, Esquinca, & Salcedo, 2016). Este aumento también se observa en la incorporación de las mujeres en trabajos “masculinizados”; por ejemplo, conductoras de taxis.

No se tienen datos exactos de cuando trabajó la primera mujer como conductora de taxi en la Ciudad de México; sin embargo, existe el testimonio de una de las primeras taxistas de la Ciudad de México, conocida como la señora Susana, que asegura que desde los años noventa existían mujeres que ya se desempeñaban como conductoras de taxis (Bautista, 2017). Según la Ventanilla Única de Transparencia del Gobierno del Distrito Federal para el año 2014 se habían registrado 103, 873 concesiones de taxis (Elidet Soto, 2015); de las cuales se estimaba que el 99% eran hombres; es decir, 102,834 concesiones, y 1% eran mujeres; es decir, solamente 1,039 concesiones.

El escaso volumen de investigación especializado en mujeres laborando en trabajos “masculinizados” hace necesario que se realicen mayor número de investigaciones de esta índole, pues es necesario considerar, analizar y revisar las conclusiones que arrojan este tipo de publicaciones académicas con el objetivo de crear mejores condiciones laborales para las mujeres.

2) Delimitación del objeto de estudio

En esta tesis se investigará el trabajo de las conductoras de transporte privado concesionado llamados “taxis” en la Ciudad de México. El periodo de estudio abarca 15 años de 2002 a 2017, para lo cual se utilizó una metodología mixta¹.

Existen diversas definiciones de lo que es un taxi, el concepto de taxi que se eligió para esta investigación fue el propuesto por Fernández Ruiz en el cual dice:

Taxi es “el vehículo automotor de alquiler con conductor, sin itinerario fijo, destinado al transporte de uno o varios pasajeros —por lo general no más de cuatro—, dentro del esquema de servicio público y, en consecuencia, con sujeción a un régimen de derecho público que impone los requisitos que debe cubrir el vehículo y su conductor, sus reglas de operación, así como la tarifa que debe aplicarse” (Ruiz, 2002).

3) Problematización

En la historia de la humanidad, en muchas ocasiones, los hombres han olvidado las aportaciones de las mujeres al desarrollo de la humanidad. Existe una lucha constante del patriarcado para no incluirlas; sin embargo, algunas mujeres han logrado figurar a través de la historia.

¹ La metodología mixta incluye herramientas de análisis cuantitativas y cualitativas, las primeras se obtuvieron de estadísticas y fuentes hemerográficas como periódicos, revistas, artículos, sitios web, libros, conferencias. Para la metodología cualitativa se utilizaron cuestionarios, entrevistas e historias de vida.

Las aportaciones de las mujeres a la humanidad antes del siglo XXI son poco difundidas; por ejemplo, el primer modelo conceptual de enfermería fue realizado por Florence Nightingale y la primera programación digital fue realizada por Ada Lovelace. En otras ocasiones las mujeres no lograban desarrollar sus investigaciones o publicar sus trabajos porque tenían obstáculos morales; por ejemplo, las mujeres no podían estudiar la universidad, no podían publicar sus obras. Algunas decidieron continuar con sus trabajos de investigación pese a los obstáculos, como Lise Meitner quien descubrió la fisión nuclear pero le negaron el premio Nobel por ser mujer y en su lugar se lo dieron a su esposo Otto Hahn. María Salomea Skłodowska-Curie, mejor conocida como Marie Curie, realizó fundamentales aportaciones a los estudio sobre radioactividad, pero tuvo que usar el apellido de su esposo para tener la aceptación científica. Fue la primera persona en recibir dos Premios Nobel, el de física en 1903 y el de química en 1911.

La desigualdad de género ha hecho que exista una lucha social por parte de las mujeres y de algunos hombres para quitar todo tipo de obstáculos morales y jurídicos que permitan alcanzar una igualdad de oportunidades.

En la actualidad, hay pocos trabajos de investigación que analicen el ¿cómo?, ¿por qué? Y ¿bajo qué condiciones? se ha dado la participación de las mujeres en los mercados de trabajo “masculinizados”; es decir, qué significa ser una mujer policía, bombera, electricista o taxista en alguna región del país o en toda la república mexicana. Entre algunos trabajos

de investigación que abordan este tema destaca las *“Mujeres en la policía: miradas feministas sobre su experiencia y su entorno laboral”* de Olivia Tena (2017).

Retomando el trabajo de los conductores taxistas, existen investigaciones para la Ciudad de México como *“Entre el control y la libertad: configuraciones de trabajo, identidad y acción colectiva de los taxistas de la ciudad de México”* (2010) de Leticia Pogliaghi y *“Un proceso de trabajo espacializado y denso: los taxistas de la Ciudad de México”* de Lorena López (2016).

4) Objetivos

Estudiar las características laborales de la fuerza de trabajo de las mujeres como conductoras de transporte privado concesionado llamado “taxi” en la Ciudad de México en el periodo de 2002 a 2017.

La presente tesis tiene como finalidad profundizar en la investigación sobre la participación laboral de las mujeres taxistas de la Ciudad México; es decir, ¿qué significa ser conductora de taxi en la ciudad?, ¿cuáles son los problemas que las conductoras de taxis enfrentan día con día?, ¿cómo viven y se organizan para ejercer la “doble jornada laboral” (trabajo remunerado y doméstico)? y ¿cuáles fueron las causas de su inclusión al mercado de trabajo masculinizado como conductoras de taxi? Este trabajo también pretende mostrar las deficiencias y carencias de este mercado laboral con el fin de realizar propuestas y sugerencias para que las mujeres tengan un mercado laboral más igual y equitativo.

5) Pregunta de investigación:

La pregunta central que guiará la presente investigación es ¿cuáles son las características de las mujeres taxistas en la Ciudad de México?

6) Hipótesis:

Las conductoras de transporte privado concesionado (taxis) tienen un marco de desigualdad en la incorporación y permanencia como conductoras de taxis en comparación con los hombres taxistas. Las mujeres taxistas sufren contratos más desiguales, dobles jornadas laborales y mayor violencia al desempeñar su trabajo. Sin embargo, la incorporación ha ido en aumento porque les ofrece un horario flexible que les permite cuidar de su familia.

7) Metodología Mixta (Cuantitativa-Cualitativa)

Como anteriormente se mencionó, en este trabajo de investigación se utilizó una metodología mixta; es decir, una metodología cuantitativa con el fin de recolectar los datos estadísticos de diversas fuentes como el INEGI, SEMOVI y notas periodísticas que sustentan los argumentos; y una metodología cualitativa que ayudó a obtener información que las estadísticas no pudieron proporcionar, de esta manera a través de las historias de vida de las mujeres conductoras de taxis se obtuvieron los datos necesarios para contestar las preguntas de investigación presentadas anteriormente.

Se anexa el cuestionario con el que se realizaron las 16 entrevistas a las conductoras de taxis y los permisos que se pidieron para utilizar sus testimonios a lo largo de este trabajo.

8) Estructura de la tesis

La tesis se encuentra dividida en cuatro capítulos. El primer capítulo, lleva por título “Marco teórico” se abordan aspectos teóricos necesarios para sustentar la tesis que se propone en este trabajo, se definen conceptos claves que ayudan a entender y delimitar el tema de estudio cómo la diferencia entre trabajo asalariado y trabajo no asalariado, trabajo no clásico y sus componentes como trabajo informal, trabajo por cuenta propia y precariedad laboral. También se aborda la incorporación de la mano de obra femenina a los mercados de trabajos actuales.

El segundo capítulo, lleva por título “Contexto general de los taxis en la Ciudad de México” en este capítulo se da un contexto sobre lo que son y su función de los taxis en la Ciudad de México; este capítulo a su vez se divide en cuatro apartados: “La historia de los taxis en la Ciudad de México” en el cual se describe la historia y utilidad de los medios de transporte privados “taxis” a través de los años y la importancia que tienen para la megalópolis. El siguiente apartado se concentra en las aplicaciones que están vigentes en la Ciudad de México, se enlistan las principales aplicaciones y se hace una descripción de las aplicaciones Uber y Laundrive, en donde se trata de responder a algunas preguntas como ¿Qué son y cómo se utilizan? ¿Por qué llegaron a México? ¿Bajo qué escenario llegaron a México y como ha sido su estadía en la Ciudad de México? ¿Cuál es su papel en la economía de los hombres y mujeres que son socios de dichas aplicaciones? ¿Para qué sector de la población va dirigido? ¿Cuándo tuvo su mayor auge en la Ciudad de México? ¿Quiénes son las conductoras y los conductores que trabajan para estas aplicaciones?

El último apartado aborda la violencia en la Ciudad de México, donde se da un contexto general que será retomado en el capítulo III en el apartado sobre la violencia contra las mujeres conductoras de taxis.

El tercer capítulo que lleva por título “El mercado laboral de las mujeres conductoras de taxis en la Ciudad de México” en este capítulo se presenta el mercado laboral de las mujeres conductoras de taxis en la Ciudad de México. Con ayuda de los dos capítulos anteriores se defiende y sustenta la tesis. Se divide en seis apartados, el primero que trata de cuál es la proporción de las conductoras de taxis en comparación con los conductores de taxis en la Ciudad de México; en el segundo se describen los requisitos necesarios para trabajar como conductora o conductor de taxis en la Ciudad de México; en el tercer apartado se analizan las condiciones laborales de las conductoras y conductores taxistas en la Ciudad de México; en el cuarto apartado se presentan las prestaciones que no figuran en el trabajo no clásico de las conductoras y conductores de taxis y su compensación dentro del mercado laboral de taxistas y en el quinto se aborda la inseguridad que sufren las conductoras de taxis y el sexto apartado se habla de la doble jornada laboral de las mujeres taxistas.

El último capítulo pertenece a las conclusiones, en el cual se divide en tres apartados, el primero se exponen las conclusiones generales a las que se llegó durante la investigación; el segundo apartado donde se sugieren propuestas para mejorar la situación laboral de las mujeres conductoras de taxis en la Ciudad de México y el último apartado donde se proponen líneas de investigación como resultado de las carencias que se detectaron en cuestión de información e investigación a lo largo esta tesis.

Capítulo I

Marco teórico

En este capítulo, se abordan aspectos teóricos necesarios para sustentar la tesis que se propone en este trabajo, se definen conceptos claves que ayudan a entender y delimitar el tema de estudio cómo la diferencia entre trabajo asalariado y trabajo no asalariado, trabajo no clásico y sus componentes como trabajo informal, trabajo por cuenta propia y precariedad laboral. También se aborda la incorporación de la mano de obra femenina a los mercados de trabajos actuales.

Existen diversas interpretaciones sobre como caracterizar el trabajo de las conductoras y los conductores de taxis y cada una de ellas depende de un contexto social, económico y de los recursos que se tengan para su demostración. Por tanto, académicos como Enrique de la Garza tienen una gama de teorías para sustentar su interpretación.

1.1 Trabajo asalariado

El concepto de trabajo asalariado hace referencia al trabajo por el cual se recibe un salario; es decir, la fuerza de trabajo se convierte en una mercancía la cual se vende en los mercados laborales.

“Esta realización del trabajo aparece en el estadio de la Economía Política como desrealización del trabajador, la objetivación como pérdida del objeto y servidumbre a él, la apropiación como extrañamiento, como enajenación [...] La apropiación del objeto aparece en tal medida como extrañamiento, que cuantos más

objetos produce el trabajador, tantos menos alcanza a poseer y tanto más sujeto queda a la dominación de su producto, es decir, del capital” (Marx, 1974).

El trabajo asalariado, entonces, es una relación capital-trabajo, dónde la explotación es clara, el trabajador en una jornada laboral crea un excedente de valor para que el empleador se apropie de ella. Sin embargo, el trabajo que realizan los y las taxistas no se corresponde con esta relación, ni la explotación es tan clara. En primer lugar, el trabajador o trabajadora taxista no se hacen llamar trabajador o trabajadora sino simplemente “taxista” al no haber un reconocimiento social como trabajador entonces se cree que no existe una subordinación; en segundo lugar, la taxista o el taxista no reciben un salario al día o al mes, sino un ingreso que varía de acuerdo a su jornada laboral; en tercer lugar, no cuentan con una jornada laboral establecida, las mujeres taxistas y los hombres taxistas establecen sus horarios en relación con sus actividades.

La relación capital-trabajo cambia para dar espacio a nuevas formas de relación del trabajo; por ejemplo, cuando el automóvil que se utiliza para “taxi” no es propio, entonces, hay una “renta” a los propietarios de estos automóviles, esta “renta” les permite a las conductoras y los conductores de taxis utilizar el automóvil como medio de trabajo. Por tanto, no hay una relación capital-trabajo sino una relación trabajador-arrendador.

En México según el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) la Población Económicamente Activa (PEA) era de 53.5 millones de hombres y mujeres para el 2016, de los cuales 35.3 millones eran trabajadores asalariados y 11.4 millones de personas trabajaban por cuenta propia, 2.5 millones no recibían remuneración y solamente 2.3

millones eran propietarios de los medios de producción, entonces podemos observar que la forma de relación de trabajo dejó de ser exclusivamente capital-trabajo.

1.2 Trabajo no clásico

La concepción de trabajo no clásico surge después de 2007, con Enrique de la Garza quien propone que para explicar aquellos trabajos que no tienen una relación nítida entre el capital y el trabajo, como lo es cualquier persona que trabaja en alguna empresa y recibe un salario, se utilice el concepto de trabajo no clásico, que trata de explicar aquellos trabajos informales, marginales, atípicos y por cuenta propia.

El trabajo no clásico “*Se sustenta en la profundización de tres conceptos centrales, el de control del trabajo, de la regulación del trabajo y de la construcción social de la ocupación, a partir de las relaciones entre estructura, subjetividad e interacción social*” (Pogliaghi, 2002). Entonces, es una relación entre trabajo y cualquier agente que se relacione con éste (*control del trabajo*). En el caso de las taxistas hay relaciones trabajadoras-arrendador; trabajadoras-cliente; trabajadoras-familia; trabajadoras-trabajadores; trabajadoras-autoridad pública; trabajadoras-personas que circulan; trabajadoras-sindicatos (Pogliaghi, 2002). Las taxistas y los taxistas no dejan de ser trabajadores, aunque no generen un producto, pues la manera de relacionarse cambia e involucra relaciones más complejas, pero sobre todo no dejan de ser explotadas y explotados, aunque en apariencia podría parecer que no hay explotación, si la hay, solamente cambia la manera en que se da, de forma directa a indirecta.

No existe una legislación para el trabajo no clásico (*regulación del trabajo*) pues el concepto de trabajo no clásico es relativamente nuevo, reduciendo la manera en que las trabajadoras y los trabajadores se ponen de acuerdo con los agentes que se relacionan a “contratos de palabra”, poniéndolos en situaciones vulnerables. En el caso de las taxistas y los taxistas de la Ciudad de México, la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI), es la que se encarga de publicar los requisitos que necesitan para poder trabajar como taxistas; sin embargo, esta institución no se encarga de velar por los derechos de los taxistas y sobre todo de las mujeres taxistas.

La concepción de trabajo clásico cambia cuando la explotación deja de darse solamente dentro del proceso de trabajo; hay un aumento de la informalidad (ver apartado de informalidad) y agentes que presionan para “controlar” a las trabajadoras y los trabajadores. La *construcción social de la ocupación* es la construcción de diversos actores que se conjugan; en el caso de los taxis se encuentra la SEMOVI, las conductoras y los conductores de taxis, los sindicatos, las y los propietarios de las “bases”, “sitios” y/o automóviles y los agentes encargados de las seguridad pública (Pogliaghi, 2002).

Otro ejemplo de la construcción social de la ocupación son los policías del metro en la Ciudad de México cuando ejecutan las leyes contra la informalidad y contra los llamados “vagoneros”. Cuando hay una mayor permisividad, como lo es en el caso de las trabajadoras y los trabajadores sexuales, la incorporación puede aumentar, puesto que no hay agentes que ejerzan un fuerte control. Estos son algunos ejemplos de cómo los agentes pueden

presionar para que no haya proliferación de trabajos informales o ser más permisivos para que existan.

El papel que juegan los agentes, como las autoridades y/o instituciones, también se da a gran escala. En los países europeos, como Finlandia, donde las leyes y la autoridad son más estrictas, los niveles de informalidad son casi inexistentes, por el contrario, en México donde las personas resisten las leyes y la autoridad, existe mayor permisividad y se tienen niveles más altos de informalidad.

Es importante considerar las diferencias regionales, pues la resistencia de los habitantes de alguna parte en particular del mundo al cumplimiento de las leyes, es también un factor de suma importancia para la proliferación de actividades informales. Estos conceptos centrales sustentan el trabajo no clásico.

A finales del siglo XX se habla de una economía mexicana terciarizada, es decir, el sector primario y el sector secundario fueron en detrimento, mientras el sector terciario aumentaba su participación en el PIB nacional.

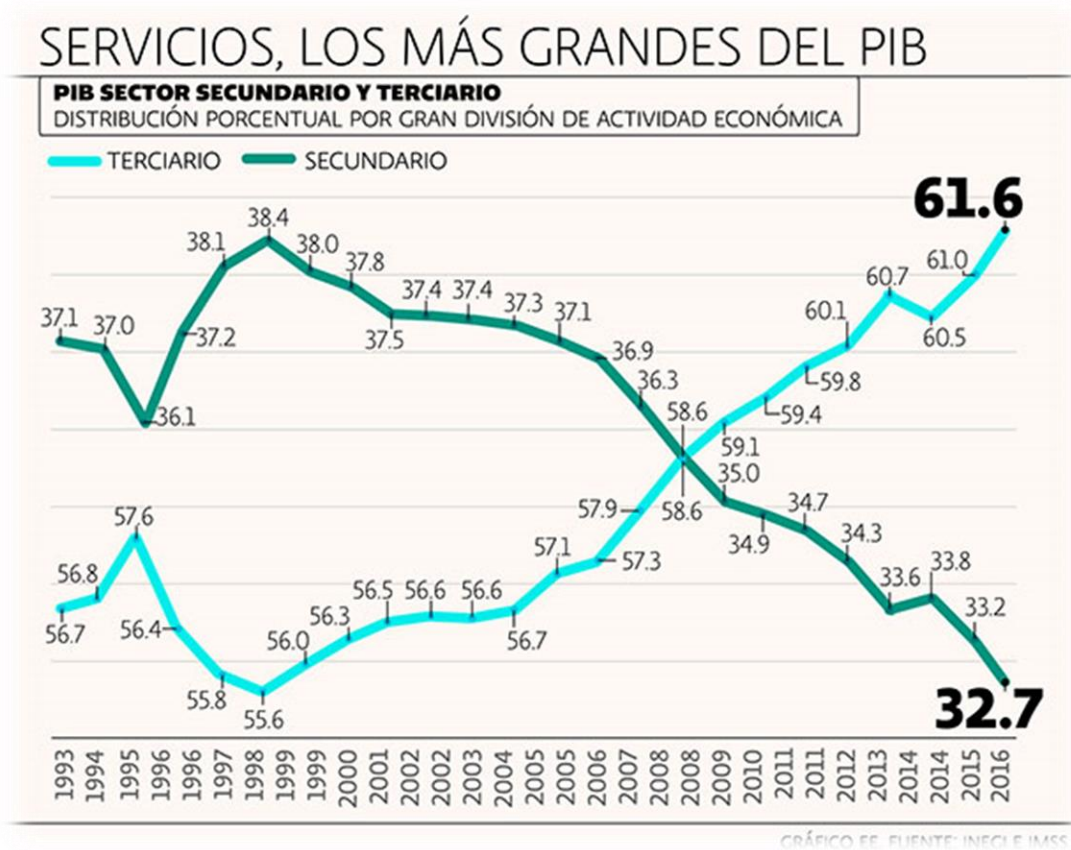
Tabla 1: Sectores de la economía mexicana para el 2016

Sector primario	1
Agricultura, cría y explotación de animales, aprovechamiento forestal, pesca y caza	
Sector secundario	4
Minería	
Generación, transmisión y distribución de energía eléctrica, suministro de agua y de gas por ductos al consumidor final	
Construcción	
Industrias manufactureras	
Sector terciario	13
Comercio	
Transportes, correos y almacenamiento	
Información en medios masivos	
Servicios financieros y de seguros	
Servicios inmobiliarios y de alquiler de bienes muebles e intangibles, corporativos	
Servicios profesionales, científicos y técnicos	
Servicios de apoyo a los negocios y manejo de residuos y desechos, y servicios de remediación	
Servicios educativos	
Servicios de salud y de asistencia social	
Servicios de esparcimiento culturales y deportivos, y otros servicios recreativos	
Servicios de alojamiento temporal y de preparación de alimentos y bebidas	
Otros servicios excepto actividades gubernamentales	
Actividades legislativas, gubernamentales, de impartición de justicia y de organismos internacionales y extraterritoriales	

Fuente: Elaboración propia con base en la información obtenida de INEGI

En la tabla 1, se puede observar qué actividades económicas corresponden a cada sector de la economía mexicana, se aprecia que en el sector terciario se encuentra un mayor número de actividades.

Gráfico 1: PIB sector secundario y terciario distribución porcentual por división de la actividad económica

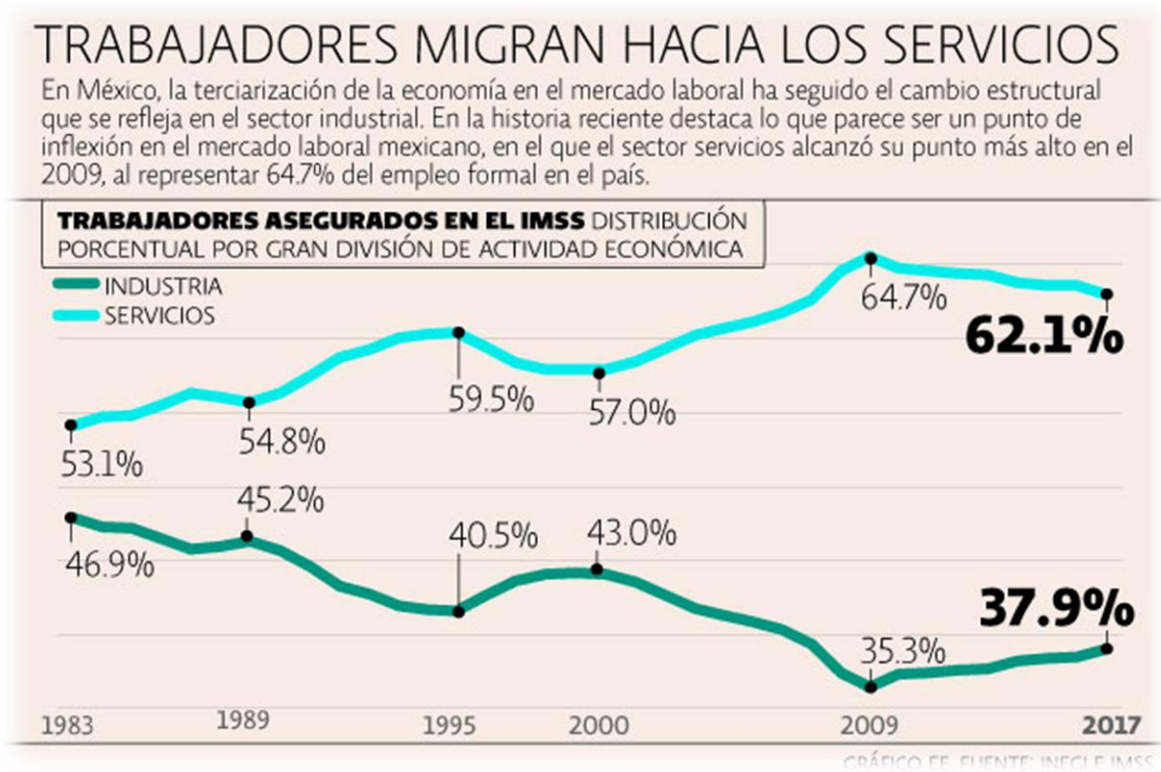


Fuente: INEGI e IMSS

En el gráfico 1, podemos observar como el sector terciario aumenta su participación en el PIB, mientras el sector secundario disminuye. En el gráfico sólo se comparan dos sectores, pero el sector primario también fue disminuyendo su aportación al PIB.

Con la terciarización de la economía, aumento la mano de obra empleada en el sector servicios:

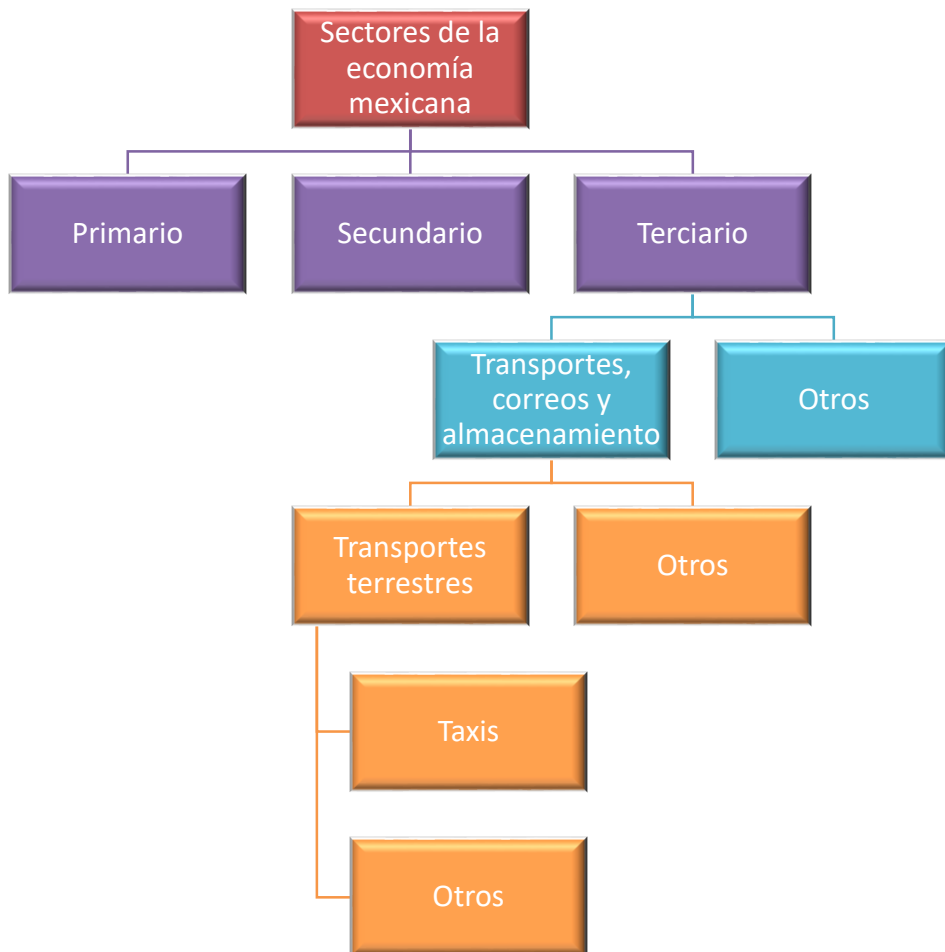
Gráfico 2: Trabajadores asegurados en el IMSS distribución porcentual por gran división de la actividad económica



Fuente: INEGI e IMSS

En el gráfico 2, se puede observar como aumentó la mano obra formal asegurada en el IMSS. El gráfico considera las trabajadoras y los trabajadores que pertenecen a los trabajos no clásicos, puesto que no cuentan con seguro social, sin embargo, el gráfico sirve para observar la terciarización de la mano de obra en la economía mexicana y la disminución de la mano de obra en el sector industrial.

Figura 1: Subdivisiones de los sectores de la economía mexicana



Fuente: Elaboración propia con base en la información obtenida de INEGI

Dentro del sector terciario se encuentra la actividad económica de “transportes, correos y almacenamiento”, dentro de dicha actividad el 14 % son mujeres y 86% son hombres (INEGI, 2009) y se encuentran los transportes terrestres y como subdivisión se encuentra el transporte privado concesionado llamado “taxi”.

Para efectos de esta tesis se utilizará el concepto de trabajo no clásico, que busca explicar el trabajo de las conductoras de taxis, se explicarán otros conceptos que servirán para entender qué incluye el trabajo no clásico.

1.2.1 Trabajo no asalariado

En los mercados laborales modernos se ha ampliado la forma de trabajo, ya no sólo existe trabajo asalariado:

“El trabajo no asalariado en la economía urbana recibe una atención cada vez más creciente tanto como posible alternativa para algunos grupos de la población frente a la recesión por la que México atraviesa cuanto como expresión de lucha por la sobrevivencia de los sectores populares” (García, "La importancia del trabajo no asalariado en la economía urbana", 1989).

Desde hace décadas se da el fenómeno de la existencia de las trabajadoras y los trabajadores no asalariados. Se entiende por trabajadoras y trabajadores no asalariados aquellos que no reciben un salario por la actividad laboral que desempeñan.

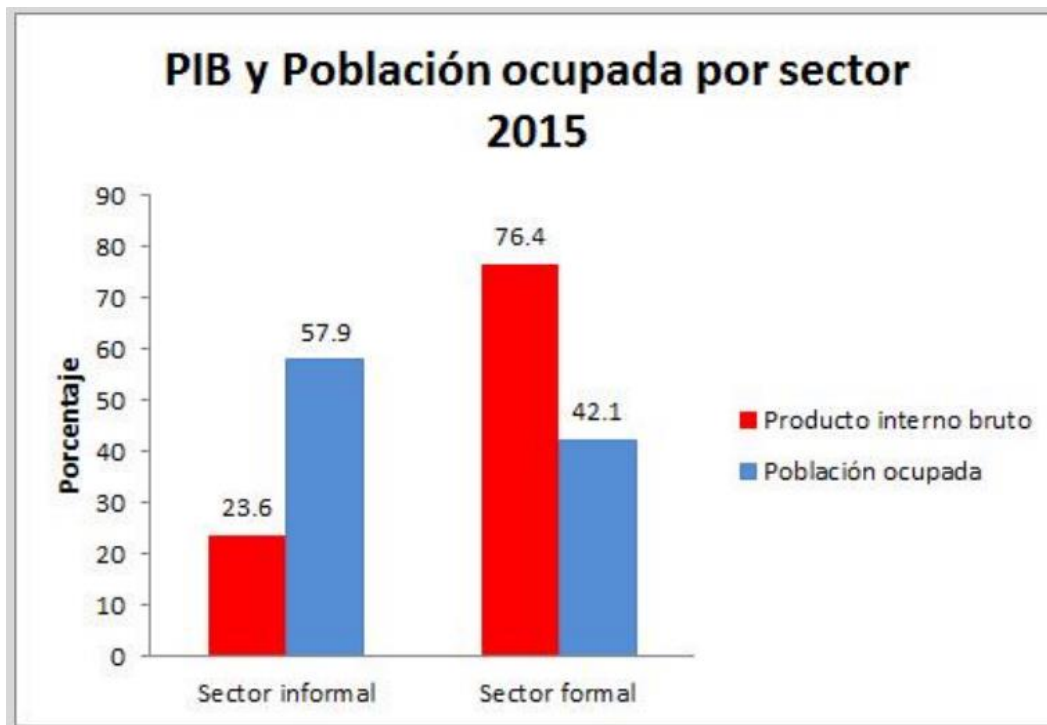
Dentro de este grupo se encuentran las trabajadoras y los trabajadores por cuenta propia, que se concentran principalmente en el comercio y transportes (García, "La importancia del trabajo no asalariado en la economía urbana", 1989). Son trabajos que no cuenta con la figura jurídica de “patrón” y son personas que se auto-emplean, ellos deciden en qué lugar trabajar y que servicio o producto van a vender.

El trabajo no asalariado es un grupo más heterogéneo que el de las trabajadoras y los trabajadores asalariados, incluye personas que venden en los semáforos, vendedoras y vendedores de catálogos, conductoras y conductores de taxis, hasta profesionistas.

1.3 La economía informal

En México la economía informal o sector informal tiene uno de los niveles más altos de América Latina, con casi el 60% de las población ocupada en ella (Orozco, 2017), es decir, es donde la mayoría de las personas mexicanas laboran.

Gráfico 3: PIB y Población ocupada por sector 2015



Fuente: Elaborado por Erik Orozco en su publicación “La economía informal en México”²

² El gráfico fue realizado con datos obtenidos del INEGI en su publicación de la medición informal para el año 2015.

En el gráfico 3, se muestra la comparación entre la economía informal “sector informal” y el sector formal, en el cual se aprecia que la mayoría de las personas están ocupadas en el primero, sin embargo, es el que menos aporta al PIB.

En las empresas de la economía informal se incluyen a trabajadoras y trabajadores por cuenta propia, empleadoras y empleadores, trabajadoras y trabajadores familiares auxiliares, miembros de cooperativas de productoras y productores, asalariadas y asalariados, trabajadoras y trabajadores domésticos asalariados, trabajadoras y trabajadores familiares auxiliares asalariados (Pogliaghi, 2002).

El trabajo de las conductoras de taxis “piratas” encaja con las características de la definición de economía informal; sin embargo, al ser tan general la concepción y abarcar muchos tipos de trabajo, entre los que incluye trabajadoras y trabajadores asalariados, no podríamos analizar a un nivel más profundo el trabajo de las conductoras de taxis, por tanto, el concepto solo se quedará presente para el caso de las y los conductores de taxis “piratas”, pero no se utilizará para analizar a las conductoras de taxis de la Ciudad de México.

1.4 Precariedad laboral

Hablar de precariedad laboral hacía referencia solamente a algunos sectores de la economía, por ejemplo, el campo; sin embargo, con el progreso de la modernidad es fácil observar como en la mayoría de los trabajos que ofrecen los mercados laborales en todos los sectores existe la precariedad.

A medida que la sociedad se fue modernizando, se hicieron transformaciones en los espacios de trabajo y surge el concepto de precariedad, *“la precariedad se define en este contexto más bien como una “condición”, un fenómeno emergente e irruptivo, una forma de estar/ser en el mundo vinculado a la pérdida y/o debilitamiento de los vínculos sociales de integración y protección social que sostenían el compromiso social fordista”* (Vejar, 2014).

Es decir, trabajos donde ya existe una flexibilización laboral, donde ya no tienen seguridad social, los contratos, si los hay, son temporales, hay un aumento de la rotación de la mano de obra, y los salarios o remuneraciones son bajas (Pogliaghi, 2002). Por lo tanto, hay una asociación de la precariedad con la pérdida de condiciones laborales dignas:

“En esa dirección el concepto de precariedad laboral tiende asociarse al deterioro de las condiciones laborales, a una condición de inestabilidad laboral, y/o inseguridad laboral; un lugar en el espacio social donde el/la trabajador/a se encuentra desprotegido/a ante la expansión de las relaciones no formales, donde las leyes no lo protegen, la consolidación de un área de desprotección, la inexistencia del derecho de afiliación o participación sindical, etc.” (Vejar, 2014).

La precariedad no solo va en aumento en la “modernidad”, sino que también es signo de la crisis capitalista donde la teoría neoliberal justifica la flexibilización de los mercados laborales pues dice que es *“la eliminación de las trabas para que los mecanismos del mercado se encarguen de modo espontáneo de asignar el factor trabajo en cuanto a precio y empleo”* (de la Garza, "La flexibilización del trabajo en América Latina", 2000) y las

nuevas teorías gerenciales nos dicen que *“se enfatiza la identidad de los trabajadores con la empresa, la productividad y la calidad, fortaleciendo la idea de grupo y sentido de pertenencia al interior de la empresa, desde la cual se dan procesos de flexibilidad con consenso”* (de la Garza, "La flexibilización del trabajo en América Latina", 2000).

Sea cual sea el punto de vista teórico, la precariedad laboral es una realidad, tal realidad afecta a las trabajadoras y trabajadores no asalariados como a las asalariadas y los asalariados. Sin embargo, no se analizará el trabajo de las conductoras taxistas por medio de este concepto, ya que abarca muchos tipos de trabajos, por lo que se considera que no permite profundizar teóricamente en el fenómeno, con las características particulares de las conductoras taxistas, pero se hace indispensable tenerlo en cuenta al hablar de las condiciones laborales en las que se encuentran las conductoras y conductores de taxis.

Como conclusión se puede decir que es una discusión abierta, sin embargo, la teoría del trabajo no clásico permite tratar de explicar aquellas características particulares de las conductoras de taxis como lo son el no recibir un salario, el que ellas determinen su jornada laboral, el que no cuenten con prestaciones sociales, el que ellas determinen con quien y en donde trabajar, el que les permita adaptarse para seguir realizando labores de cuidado y domésticas en su hogar, todo esto sin perder de vista que son trabajadoras explotadas.

1.5 La incorporación de la mano de obra femenina a los mercados laborales actuales

A finales de 2017 el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL) informó que el 41% de los mexicanos obtenían un ingreso menor a la línea de bienestar³, por lo que no les fue posible adquirir la canasta básica (Tourliere, 2018).

Anteriormente el salario de una sola persona era suficiente para sustentar a toda una familia, por lo general, esta persona era hombre o madre soltera; sin embargo, esto ha cambiado pues el ingreso de una sola persona ya no es suficiente:

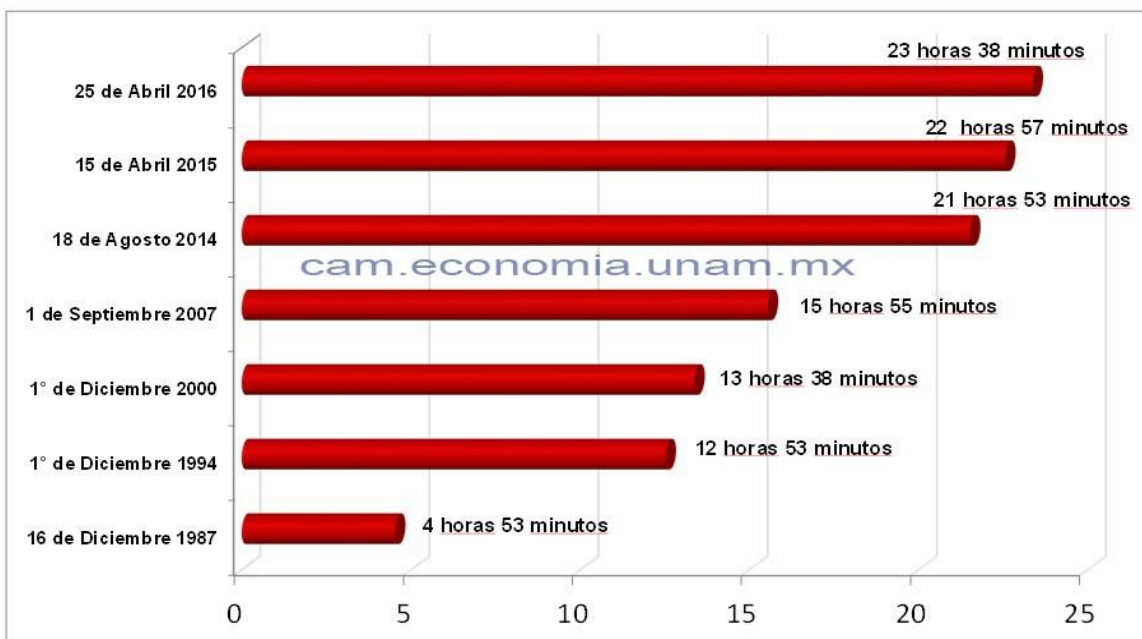
“Las condiciones sociales y económicas actuales no propician el fortalecimiento de la organización social que ha sido la base de la sobrevivencia de los hogares pobres. Por el contrario, estas condiciones reducen la capacidad de los grupos domésticos de actuar y responder en la forma “tradicionalmente conocida” (envío de más miembros al mercado de trabajo para contrarrestar los bajos salarios, auto-ayuda y reciprocidad social, auto-abasto, etc.), es decir, la intensificación en el uso de la fuerza de trabajo familiar para generar la sobrevivencia y reproducción” (Rocha & Latapí, 2007).

³ La línea de bienestar es definida por el CONEVAL como el “valor monetario de una canasta alimentaria y no alimentaria de consumo básico”, es decir, aquel valor monetario con que una persona debe contar para poder realizar todas sus actividades y necesidades de subsistencia.

Los mercados de trabajo se han deteriorado, perdiendo prestaciones sociales, los salarios e ingresos son bajos, no se abren plazas para trabajos estables, se observa un mayor desempleo e informalidad:

Gráfico 4: Tiempo de Trabajo Necesario que una persona tendría que laborar para poder adquirir la canasta alimenticia recomendable 1987-2016

Tiempo de Trabajo Necesario que una persona tendría que laborar para poder adquirir la canasta alimenticia recomendable. México, periodo 1987-2016.



Elaborado por el Centro de Análisis Multidisciplinario CAM-UNAM. Abril 2016

En el gráfico 4, se muestra el tiempo de trabajo necesario que una persona necesitaba para poder adquirir una canasta alimenticia recomendable, en 1987 se necesitaban 4 horas y 53 minutos, con el paso de los años fue aumentado el tiempo para poder adquirir una canasta alimenticia recomendable hasta llegar a 23 horas 38 minutos, casi tres jornadas laborales de ocho horas, casi un día que las personas deben trabajar para poder alimentarse “correctamente”.

Existen economías familiares que ya no son capaces de sostenerse con el ingreso de una sola persona, entonces dos o más integrantes tienen que contribuir al gasto familiar, incluyendo, muchas veces, niños, adolescentes y gente mayor.

Tabla 2: Mujeres y hombres ocupados por sector de actividad económica según tamaño de la unidad económica. Segundo trimestre 2016. Porcentaje

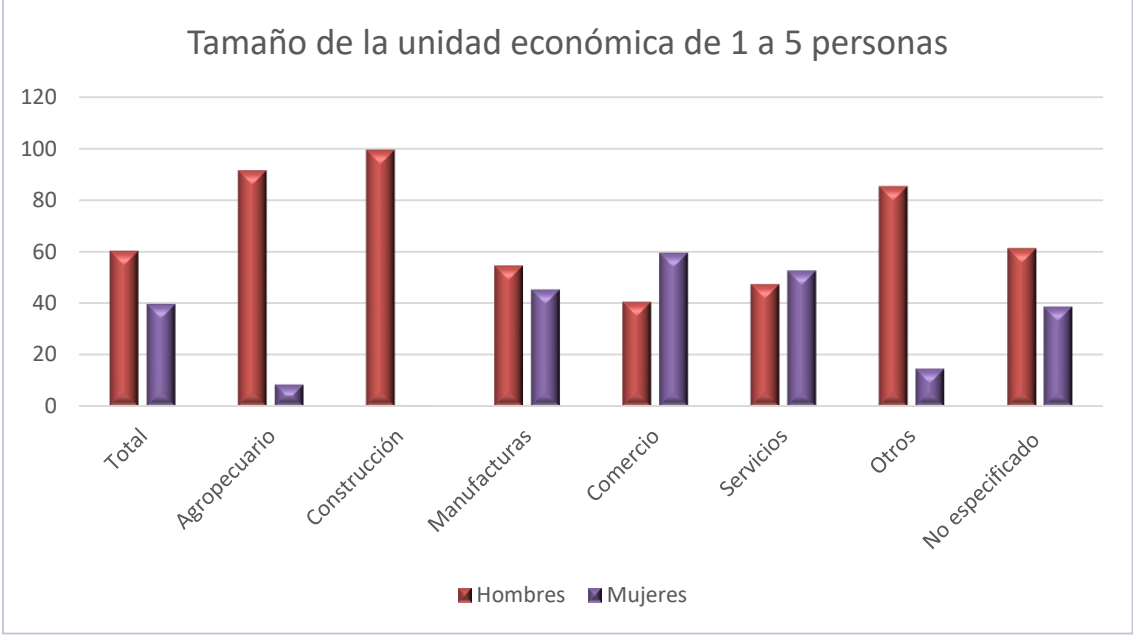
Sector de la actividad económica	Tamaño de la unidad económica									
	De 1 a 5 personas		De 6 a 15 personas		De 16 a 50 personas		De 51 y más personas		No especificado	
	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M
Total	60.5	39.5	64.2	35.8	60.5	39.5	63.1	36.9	68.6	31.4
Agropecuario	91.6	8.4	87.9	12.1	78.4	21.6	72.1	27.9	87.7	12.3
Construcción	99.5	0.5	96.1	3.9	90.5	9.5	88.0	12.0	90.6	9.4
Manufacturas	54.8	45.2	67.1	32.9	67.5	32.5	65.7	34.3	70.4	29.6
Comercio	40.7	59.3	61.2	38.8	63.2	36.8	59.8	40.2	70.0	30.0
Servicios	47.5	52.5	52.4	47.6	51.2	48.8	58.3	41.7	59.8	40.2
Otros	85.5	14.5	93.4	6.6	85.9	14.1	82.3	17.7	94.3	5.7
No especificado	61.4	38.6	57.3	42.7	81.4	18.6	80.2	19.8	63.6	36.4

Nota: porcentajes respecto al total de personas ocupadas en casa tamaño de unidad económica.

Fuente: INEGI. Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo. Tabulados Básicos. En www.inegi.org.mx (17 de agosto de 2016).

En la tabla 2, se muestra el porcentaje de mujeres y hombres ocupados en los sectores de la economía, en el sector de construcción la diferencia es abrumadora, el porcentaje de mujeres ocupadas es de 0.5% en la unidad económica de 1 a 5 personas, mientras el porcentaje de ocupación de los hombres es de 99.5%. También se observa que en el sector servicios, en la unidad económica de 1 a 5 personas, el porcentaje de mujeres es de 52.5% y el de hombres de 47.5%, es decir, en el sector servicios hay mayor ocupación de mujeres.

Gráfico 5: Hombres y mujeres ocupados por sector de actividad económica de tamaño de 1 a 5 personas para el 2016



Fuente: Elaboración propia con base en los datos obtenidos de INEGI

En el gráfico 5, se puede observar la diferencia en la participación económica de las mujeres y hombres, siendo el sector de construcción y agropecuario el que cuenta con menor participación femenina, por otra parte, el sector de comercio y de servicios hay una mayor participación femenina que masculina.

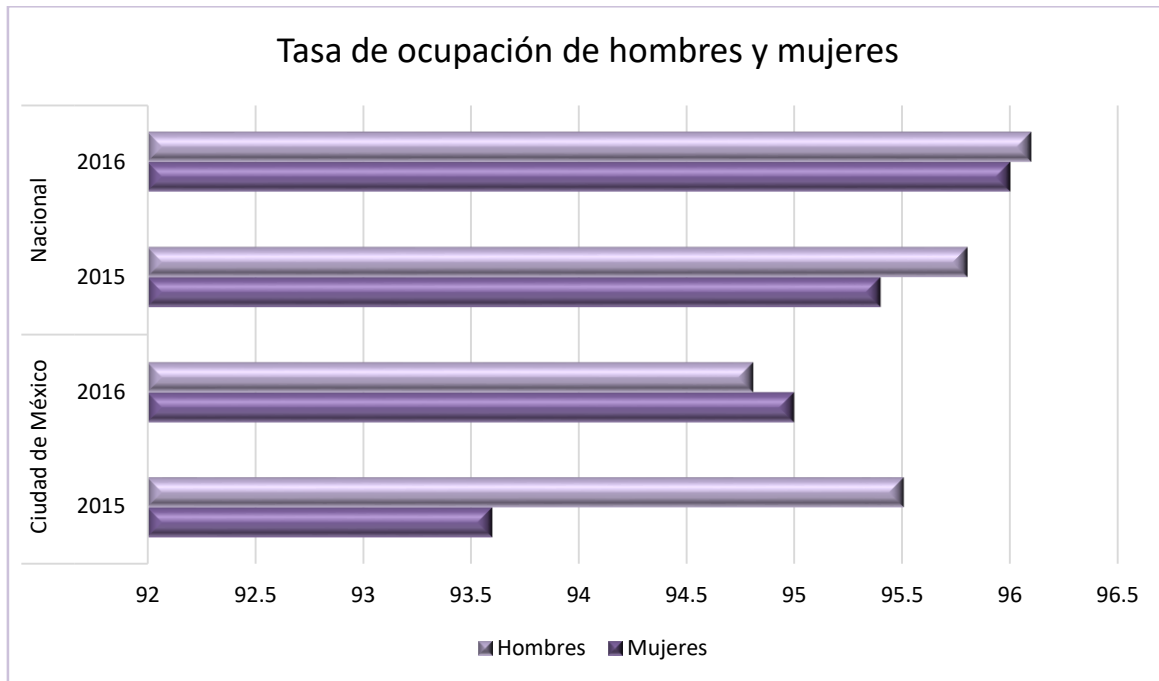
Tabla 3: Tasa de ocupación de mujeres y hombres 2015-2016

Sexo	Ciudad de México	Nacional
<hr/>		

	2015	2016	2015	2016
Mujeres	93.6	95.0	95.4	96.0
Hombres	95.5	94.8	95.8	96.1

Fuente: Elaboración propia con base en los datos obtenidos de INEGI

Gráfico 6: Tasa de ocupación de mujeres y hombres en la Ciudad de México 2015-2016

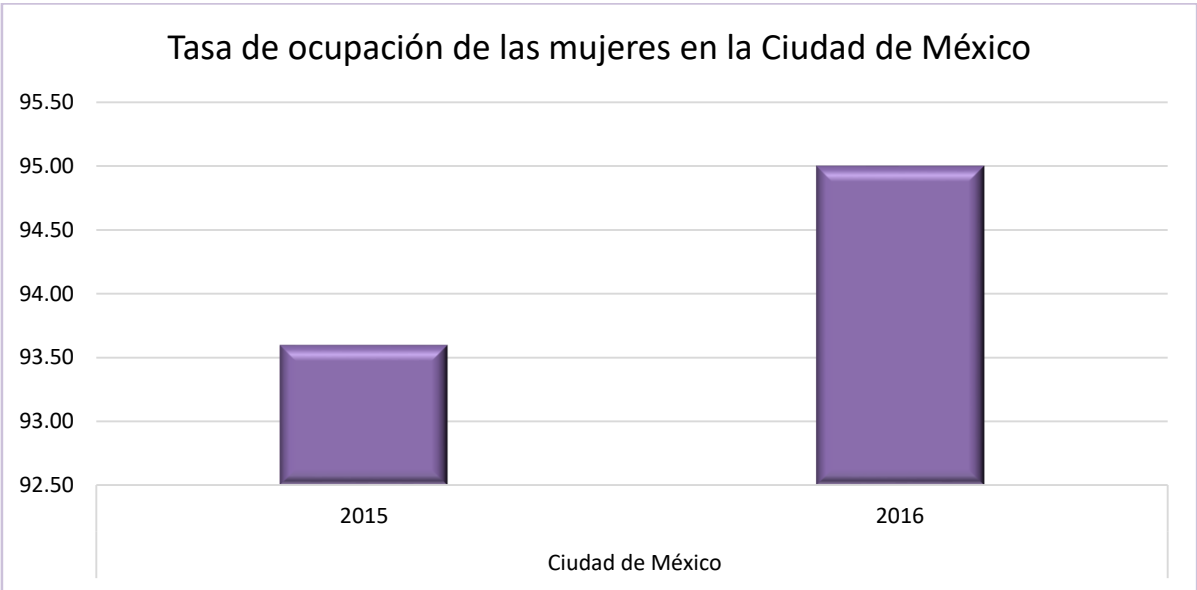


Fuente: Elaboración propia con base en los datos obtenidos del INEGI

En la tabla 3 y gráfico 6, se observa que tasa de ocupación de las mujeres en 2015 en la Ciudad de México era de 93.6 y los hombres tenían una tasa de 95.5, la nacional se encontraba en 95.4 para las mujeres y 95.8 para los hombres.

La tasa de ocupación de las mujeres en 2016 en la Ciudad de México era de 95.0 y los hombres tenían una tasa de 94.8, la nacional se encontraba en 96.0 para las mujeres y 96.1 para los hombres.

Gráfico 7: Tasa de ocupación de mujeres en la Ciudad de México 2015-2016



Fuente: Elaboración propia con base en los datos obtenidos del INEGI

En el gráfico 7, se puede observar que hubo un incremento en la tasa de ocupación de casi dos puntos en la tasa de ocupación de las mujeres en la Ciudad de México de 2015 a 2016.

La tasa de ocupación aumenta, y esto se podría deber a la precariedad de los mercados laborales o también a una liberación de las mujeres, un cambio de paradigma, donde las mujeres buscan su independencia económica y oportunidades de desarrollar todas sus capacidades, esto es tema de muchos debates, tal vez son complementarios, tal vez son excluyentes, lo que queda claro es que las mujeres se están incorporando a los mercados laborales, pero no en igualdad de condiciones respecto a los hombres.

1.5.1 Trabajos masculinizados

Existen ocupaciones que los hombres realizaban exclusivamente, por condiciones económicas, políticas, legales, culturales, religiosas y/o morales (INEGI, 2005). Hay

trabajos que socialmente se consideran exclusivos para mujeres; por ejemplo, trabajadora doméstica, y trabajos que se consideran exclusivos para hombres (trabajos masculinizados) como conductor de taxi.

Con la incorporación de la fuerza de trabajo femenina en los mercados de trabajo la composición dentro de los sectores se ha ido modificando y ahora se ve a las mujeres en trabajos que anteriormente se consideraban masculinizados.

Un ejemplo de ocupaciones masculinizadas son las que se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 4: Distribución de mujeres y hombres ocupados según grupos de ocupación masculinizados segundo trimestre 2016 en México

Grupos de ocupación masculinizados:	Mujeres	Hombres
Operadores de transporte	0.1%	7.8%
Protección y vigilancia	0.3%	1.4%
Trabajadores agropecuarios	3.3%	18.1%
Trabajadores industriales, artesanos e industriales	17.9%	31.1%

Fuente: Elaboración propia con base en las estadísticas del informe Mujeres y Hombres en México 2016 de INEGI.

En la tabla 4, se presentan algunas ocupaciones masculinizadas con datos del INEGI para 2016, en las cuales se observa una participación mucho menor de las mujeres respecto a la participación de los hombres. En el caso de esta investigación sobre “conductoras de taxis” se encuentran en la ocupación de operadores de transporte; en la tabla se puede apreciar que la participación en este sector por parte de las mujeres es de 0.1% respecto al total de

trabajadoras, mientras la participación de los hombres es de 7.8%, es decir, 78 veces más grande.

El proceso de la incorporación de las mujeres a trabajos masculinizados ha sido un proceso lento y largo, se puede observar para 2016 el porcentaje de ocupación aún era muy bajo. En este trabajo no se profundizará en el análisis de los trabajos masculinizados; sin embargo, es importante para esta tesis hacer mención porque el trabajo de conductor de taxi es considerado un trabajo masculinizado.

Capítulo II

Contexto general de los taxis en la Ciudad de México

En este capítulo se da un contexto sobre lo que son los taxis y su función en México; este capítulo a su vez se divide en cuatro apartados: “La historia de los taxis en la Ciudad de México” en el cual se describe la historia y utilidad de los medios de transporte privados “taxis” a través de los años y la importancia que tienen para la megalópolis. El siguiente apartado se concentra en las aplicaciones que están vigentes en la Ciudad de México, se enlistan las principales aplicaciones y se hace una descripción de las aplicaciones Uber y Laudrive, en donde se trata de responder a algunas preguntas como ¿Qué son y cómo se utilizan? ¿Por qué llegaron a México? ¿Bajo qué escenario llegaron a México y como ha sido su estadía en la Ciudad de México? ¿Cuál es su papel en la economía de los hombres y mujeres que son socios de dichas aplicaciones? ¿Para qué sector de la población va dirigido? ¿Cuándo tuvo su mayor auge en la Ciudad de México? ¿Quiénes son las conductoras y los conductores que trabajan para estas aplicaciones?

El último apartado se concentra en la violencia hacia las mujeres en la Ciudad de México, se da un contexto general para poder, abordar en el capítulo III, analizar la violencia hacia las conductoras de taxis.

2.1 La historia de los taxis en la Ciudad de México

El ritmo de vida en la Ciudad de México es apresurado y el sistema de transporte público y privado juegan un papel de suma importancia para el traslado de personas, ya sea a sus lugares de trabajo, residencia o esparcimiento.

Sin duda, el ser taxista no es una tarea fácil y menos en la Ciudad de México, es un trabajo muy cansado, su espacio de trabajo es el automóvil y la ciudad; todo los días se enfrentan con la contaminación, personas corriendo y mal humoradas, por lo tanto, se presentan afectaciones a su salud física y emocional.

Antes de existir un taxi como hoy lo conocemos hubo varios antecesores, el primero apareció en 1906, sus ancestros inmediatos fueron las “calandrias” (Gómez C. V., 2017), carretas jaladas por caballos. Después, en el ocaso del Porfiriato, se utilizó una versión modificada del automóvil Ford modelo “T”:

“En 1916 hubo una huelga que dejó en necesidad de transporte al habitante de la ciudad: las compañías de tranvías, el transporte más popular, decidieron entrar en paro.

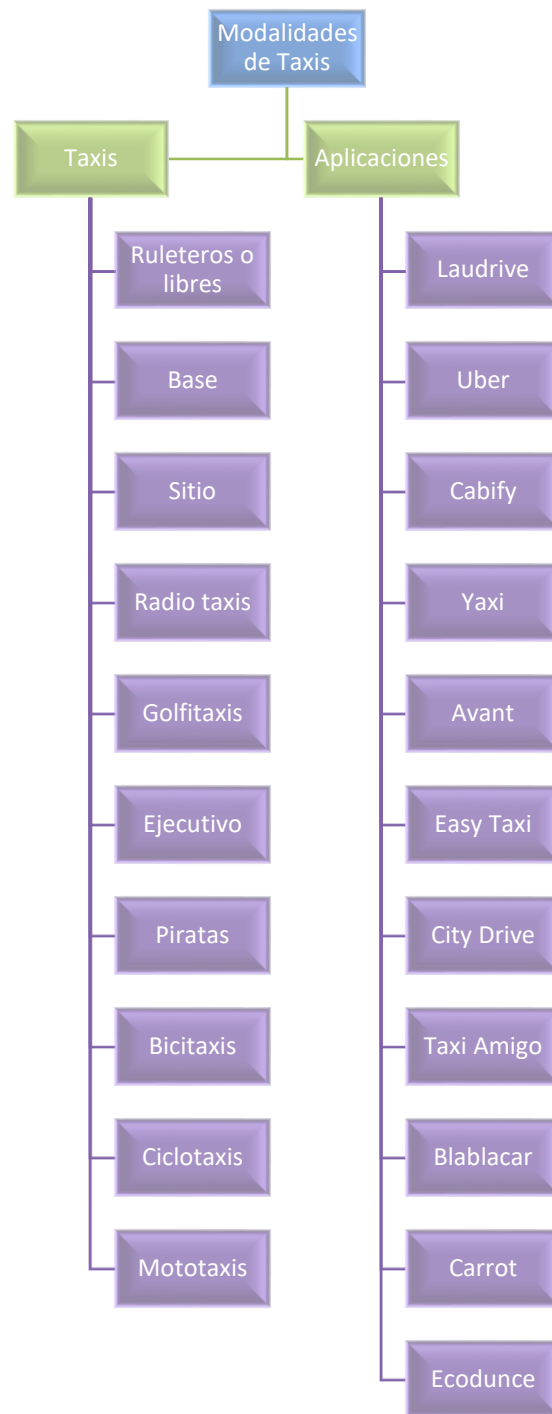
Algunos de los conductores de tranvías fueron bastantes astutos como para idear una forma de proveer el servicio de transporte: Modificaron vehículos Ford modelo “T” y lo convirtieron en un híbrido de taxi y como lo que conocemos como “colectivo”, cuyo mote popular era “Fotingo” (Gómez C. V., 2017).

Es de esta manera y a partir de entonces, se comenzaron a utilizar automóviles particulares como medio de transporte privados.

2.2 Modalidades de taxis en la Ciudad de México

En la Ciudad de México actualmente existen diferentes modalidades de taxis, desde los taxis convencionales hasta los que se piden por medio de una aplicación. En la figura 2, se muestran las diferentes modalidades de taxis que circulaban en la Ciudad de México para el 2017.

Figura 2: Modalidades de taxis en la Ciudad de México para el 2017



Fuente: Elaboración propia con base en la información de diversos artículos periodísticos.

Los **taxis sin base**, también conocidos como ruleteros o libres, son aquellos que se pueden abordar en cualquier calle; dentro de la Ciudad de México su manera de cobro es por medio de efectivo y utilizan un taxímetro, el costo depende de los segundos o kilómetros que avance, inician con un banderazo de \$8.70 pesos (2018). Cordero los define como:

“Vehículo que presta servicio de transporte público individual de pasajeros, sin itinerario fijo ni adscripción permanente a alguna base de servicio en el ámbito territorial del Distrito Federal” (Abascal, 2009).

Los **taxis de sitio y de base**, son aquellos que exclusivamente se pueden abordar en bases o sitios establecidos: *“Vehículo que presta el servicio de transporte público individual de pasajeros, sin itinerario fijo, a través de espacios físicos autorizados en bases, centros de transferencia modal, terminales y demás lugares que determine la Secretaría.”* (Abascal, 2009). El banderazo de los sitios de taxi es de \$13.10 pesos (2018) y cuando se aborda en una base, el banderazo es el mismo de los taxis libres \$8.70 pesos (2018).

En las bases y sitios existe una figura de “checedora o checador” que anota el destino y la hora en que un usuario aborda el taxi; por lo tanto, los encargados de las bases y sitios tienen un registro, por lo que las conductoras y conductores de taxis que deseen pertenecer a una base o sitio deben cumplir con cierta documentación, en el capítulo III, en el apartado de bases y sitios de taxis, se ahondara un poco más el tema.

Las bases de taxis se encuentran organizadas de la siguiente manera:

Figura 3: Jerarquización en las bases y los sitios de taxis en la Ciudad de México



Fuente: Elaboración propia con base en la información proporcionada por las mujeres taxistas durante las entrevistas 2018.

En la figura 3, se muestra la división por jerarquía dentro de las bases y sitios de taxis en la Ciudad de México: el *directivo* es quien define el precio de las “tarjetas⁴”, es quien está dado de alta ante la SEMOVI, es decir, la “jefa” o el “jefe” de la base o sitio de taxi. Después se encuentran los *encargados* que son los que se cercioran de que los viajes sean seguros y reciben las quejas de los usuarios. Por último, están las conductoras y los conductores de taxis que son las personas que realizan los “viajes” (Diana, taxista, 53 años).

⁴ Las tarjetas son los costos que tienen que cubrir por trabajar en un sitio de taxi, normalmente esta tarjeta se cobra semanalmente.

Los **radiotaxis** son aquellos que se comunican por medio de radiocomunicación lo que facilita tener información general del viaje (hora que fue solicitado, nombre, destino, entre otros). Los clientes o usuarios solicitan el servicio por medio de una llamada y la persona encargada en cabina contacta al radiotaxi. Se presume que es más seguro y confiable, por tal razón sus precios son más altos, el banderazo es de \$27.40 pesos más la cuota de ida de \$20.00 pesos, después de las 10:00 pm el banderazo sube a \$32.00 pesos.

Los **golfitaxis** son carros de golf que son reutilizados para funcionar como taxis dentro de la delegación Tláhuac. Se utilizan para el traslado de pasajeros en distancias cortas, sus tarifas son bajas y se consideran seguros pues no alcanzan gran velocidad y su diseño hace que tanto los clientes como la conductora o conductor vayan seguros, sin embargo, son ilegales, pues no tienen placas ni permisos para subir pasajeros.

Los **taxis ejecutivos** son taxis que se encuentran en un sitio y ofrecen sus servicios desde ahí o también se pueden contactar por medio de su número telefónico, utilizan automóviles de modelos recientes, las conductoras y conductores tienen un código de vestimenta y de cómo se debe tratar al pasajero. Su banderazo comienza, por lo general con \$27.00 pesos (2018), pero depende de cada dueña y/o dueño.

Los **taxis piratas** son aquellos automóviles de uso particular que clandestinamente se utilizan para el transporte de pasajeros. No cuentan con los requerimientos legales para circular como taxis, muchos ni siquiera cuentan con la pintura oficial de un taxi. Se pueden encontrar como taxis libres o como taxis de base, su condición de ilegalidad no afectan las tarifas que ellos cobran, pues las tarifas son iguales a como si fueran taxis regulados.

Los **bicitaxis** son bicicletas modificadas. En la parte de atrás se ajusta una especie de cabina que va conectada a la bicicleta. Normalmente se utilizan para tramos cortos dentro de una misma colonia, pues salir de esta representaría un peligro tanto para el conductor o conductora y para los pasajeros, su precio es muy económico y depende de la parte de la ciudad, normalmente se pueden encontrar las delegaciones Tláhuac, Xochimilco y Milpa Alta.

Los **ciclotaxis** son bicicletas especiales que funcionan con un motor eléctrico que apoya las pedaleadas que den las conductoras o los conductores. Su funcionamiento se restringe al cuadro del Centro Histórico de la Ciudad de México, funcionan como un atractivo turístico, por lo tanto, su tarifa es muy alta, normalmente comienza desde \$50.00 pesos (2017).

Las **mototaxis** son motocicletas modificadas, como en el caso de los bicitaxis, están adaptados para el transporte de pasajeros. Debido a que utilizan gasolina, sus tarifas son más elevadas que las de un bicitaxi, pero menos que las de un taxi libre. También es utilizado para distancias cortas por la velocidad que alcanza el mototaxi. En la Ciudad de México no son reconocidas ni recomendadas, pues su adaptación se considera insegura por lo que operan clandestinamente en la delegación Tláhuac.

Para la presente investigación las modalidades que se analizaron fueron los taxis libres, de base y sitio, los conceptos de taxis que se utilizarán serán los de Codero, quien define para taxi libre *“Vehículo que presta servicio de transporte público individual de pasajeros, sin itinerario fijo ni adscripción permanente a alguna base de servicio en el ámbito territorial del Distrito Federal”* (Abascal, 2009). Para taxi de base o sitio *Vehículo que presta el*

servicio de transporte público individual de pasajeros, sin itinerario fijo, a través de espacios físicos autorizados en bases, centros de transferencia modal, terminales y demás lugares que determine la Secretaría” (Abascal, 2009). El artículo 43 de Ley de Transporte del Distrito Federal sólo reconoce las modalidades de taxi libre, de sitio y base; sin embargo, es importante plasmar las diferentes modalidades de taxis que hay en la Ciudad de México, en donde puede haber mujeres desempeñándose como conductoras.

2.3 Aplicaciones para contratarse como conductoras y conductores de taxis

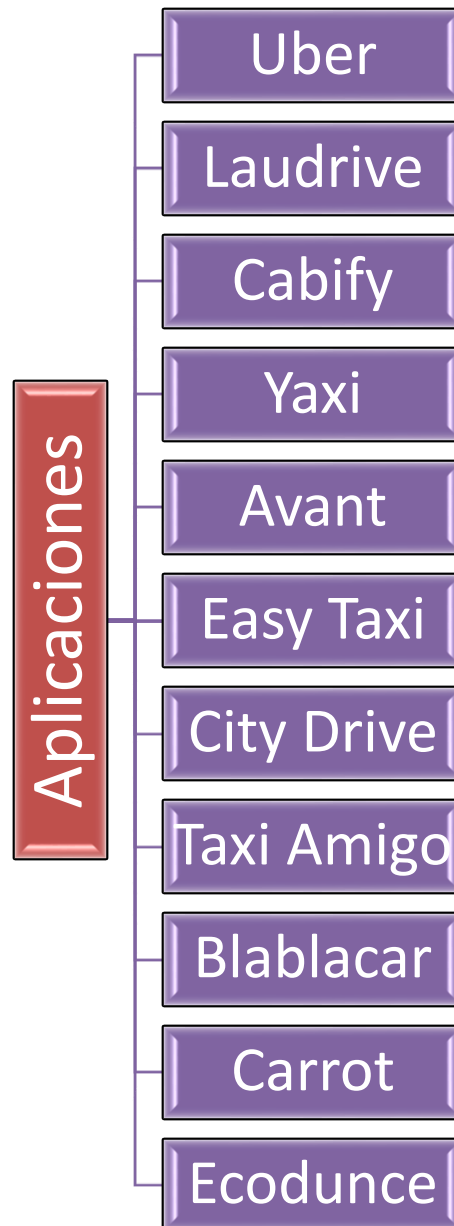
En la Ciudad de México existen diversas aplicaciones⁵⁵ que sirven para contratar un chofer; sin embargo, el marco legal en la urbe permite que estas empresas no se consideren como consorcios de transporte privado de pasajeros, sino como empresas de tecnología que desarrollaron una aplicación que facilitan que dos personas con ciertas necesidades se encuentren, es decir, en un primer momento, el usuario que tiene la necesidad de un chofer o conductora o conductor que lo lleve alguna parte, dentro o fuera de la Ciudad de México y por el otro lado, la conductora o conductor que alquila su automóvil y su fuerza de trabajo determinado tiempo para transportar a los usuarios a un destino determinado, a cambio de una remuneración monetaria. De esta manera las empresas dueñas de las aplicaciones conectan las necesidades de dos o más personas a cambio de una comisión que pagará la conductora o conductor.

⁵⁵ También conocida como App, es *“un programa o conjunto de programas que se instala en un ordenador o dispositivo con capacidad de computación y que permite al usuario realizar una tarea específica con este dispositivo”*.

Las comisiones que cobran estos consorcios son distintas y dependen de la empresa, así como las tarifas iniciales y el incremento en determinados segundos o kilometraje. Estas empresas también ofrecen servicios adicionales tanto a los usuarios como a las conductoras y conductores, que se explicaran más adelante.

En la Ciudad de México existen alrededor de 11 aplicaciones móviles disponibles, según esta investigación, las cuales se presentan en la figura:

Figura 4: Aplicaciones disponibles en la Ciudad de México para el 2017



Fuente: Elaboración propia con base en diversos medios de comunicación.

Según los datos obtenidos por la SEMOVI, existen 8,842 conductoras y conductores que trabajan por medio de estas aplicaciones de 2015 a 2017, de las cuales 387 son mujeres y 8,455 son hombres.⁶ Sin embargo, las cifras que se dieron a conocer encasillan a todas las aplicaciones y no cuentan con un registro mensual o por año, lo cual dificulta el análisis.

Gráfico 8: Conductoras y conductores que utilizan una aplicación móvil para contactar usuarios de 2015-2017



Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados por la SEMOVI

⁶ Se pidieron las cifras a través de la Ventanilla de Transparencia de la Ciudad de México del registro de conductores hombres y mujeres de la aplicación Uber, sin embargo, las únicas cifras que se facilitaron fueron las totales, pues la CAMOVI las toma como un conjunto y no por empresa de acuerdo a lo expresado en el siguiente párrafo.

“Al respeto, se le informa con fundamento en el artículo 6º de la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos 1,2,3,11, 13, 196, 201 y 2011 de la Ley de Transparencia, Acceso a la información Pública y Rendición de cuentas de la Ciudad de México se le informa:

UNICO.- El Acuerdo por el cual se crea el registro de Personas Morales que Operen, Utilicen y/o Administren Aplicaciones para el Control, Programación y/o Geolocalización en Dispositivos Fijos o Móviles, a través de los cuales los particulares pueden Contratar el Servicio Privado de Transporte con Chofer en el Distrito Federal, fue publicado en la Gaceta Oficial de Distrito Federal el 15 de julio del 2015.”

Con los datos proporcionados por la SEMOVI y con ayuda del gráfico 8, se puede observar que las mujeres conductoras solamente representan el 4.37% del total de registros y los hombres representan el otro 95.62%. El mercado laboral de conductoras y conductores que utilizan las aplicaciones para conseguir clientes es desigual en cuanto a la cantidad de mujeres conductoras registradas respecto de los hombres conductores registrados.

A continuación, se analizarán brevemente dos aplicaciones más representativas para efectos de este trabajo (Uber y Laudrive), pues se encontró información sobre mujeres utilizando estas empresas para trabajar como conductoras de taxis.

2.3.1 Aplicación Uber

Como primer ejemplo se analizara a la empresa Uber, quien actualmente es dirigida por Federico Ranero. Uber llegó a México en agosto de 2013 en medio de mucha polémica y protestas, puesto que los conductores de taxis en la Ciudad de México no querían su ingreso. Después de negociaciones con el gobierno de la ciudad, este último permitió su entrada cargándolo con un impuesto de 1.5% por cada viaje realizado y, con esto, inauguraron una nueva ley de impuesto válido para todas las empresas homólogas que quisieran laboral en la Ciudad de México.

La empresa Uber denomina a la aplicación de la siguiente manera:

“Uber es una aplicación de última tecnología que funciona en tiempo real, facilitando la vida de todos sus usuarios, que desean moverse en diferentes países del mundo, con tan sólo definir su punto de partida y su destino” (Uber, 2016).

Como se explicó anteriormente no se definen como empresas de transporte privado sino como empresas de tecnología que unen las necesidades de dos o más personas.

La aplicación funciona instalándola en teléfono celular, smartphone o en algún dispositivo que tenga la misma inteligencia artificial. Después se siguen los pasos que indique la aplicación para realizar el registro y se introducen los datos de la tarjeta de crédito o PayPal (Uber, 2016). En algunos lugares aceptan efectivo, en la Ciudad de México la opción de efectivo no es válida.

En Uber, los clientes son llamados usuarios y las conductoras y los conductores socios, con esta definición social y jurídica se deslindan de cualquier gasto generado por el automóvil (mantenimiento, reparación, seguro, permisos, gasolina) o por las conductoras y conductores; por ejemplo, prestaciones sociales y alimentos, bebidas, pañuelos y/o bolsas de plástico y otros accesorios.

Uber, cobra una comisión de 25% por cada viaje (Uber Mx, 2016) que realicen las conductoras y los conductores; sin embargo, esta comisión depende del año en el que se registró la conductora o conductor con la empresa.

Tabla 5: Comisiones que Uber cobra a sus socios en la Ciudad de México 2014-2017

Año	Comisión
2014	15%
2015	20%
2016	25%
2017	25%

Fuente: Elaboración propia con base en la información obtenidas en las entrevistas realizadas a los conductores de UBER en la Ciudad de México.

Dentro de Uber existe una modalidad que se llama “socio que no conduce”, es decir, la persona que cuenta con uno o varios automóviles y los ofrece para que alguien más los conduzcan, a cambio de una compensación económica llamada “cuenta”. Los gastos que el automóvil genere (mantenimiento, seguro, servicio, etc.) los cubrirá la dueña o dueño del automóvil y las comisiones por cada viaje corresponden a las conductoras y conductores.

Uber también ofrece servicios adicionales para las dueñas y los dueños de los automóviles, como contratos para emplear a conductoras o conductores, por el precio de \$489.00 pesos; llevarles la contabilidad por un costo mensual de \$389.00 pesos; y un sistema de rastreo GPS para los automóviles con un costo de instalación \$1499.00 pesos y una renta mensual \$399.00 pesos (Uber Mx, 2016). Todos estos servicios no son obligatorios para los socios y socias.

Las tarifas son definidas por la aplicación, la cual toma en cuenta el tiempo y la distancia. Durante el 2016, Uber puso en marcha la tarifa dinámica, la cual consiste en que si se solicita un Uber en algún punto de la ciudad a una hora determinada en la que hay más

usuarios pidiendo el servicio, la tarifa aumenta “a mayor demanda, los precios suben”; con lo que las tarifas han subido hasta diez veces más de lo que normalmente cobran.

Existen varias modalidades de Uber con diferentes tarifas mínimas. Cabe mencionar que se maneja una tarifa de cancelación, es decir, si por alguna razón se pidió el servicio y no se puede abordar en ese momento, el Uber se puede anular y se cobra una cuota de cancelación, que normalmente es la misma que la tarifa mínima.

Figura 5: Modalidades de Uber y tarifa mínima para el 2017

Modalidades de Uber	Tarifas minimas de Uber
UberBLACK	\$100.00
UberSUV	\$150.00
uberX	\$35.00
uberXL	\$60.00
UberPOOL	\$33.00

Fuente: Elaboración con base en la información de UberMx

UberX es la modalidad más accesible y popular de Uber, pues lo único que se debe de tener es un automóvil del año 2008 (Uber Technologies Inc., 2018) en adelante en buenas condiciones.

UberXL es una modalidad que permite automóviles SUV o minivan con capacidad mínima de seis pasajeros. Algunos automóviles permitidos son: Acura – MDX; Audi - Q7; Buick – Enclave; Cadillac – Escalade; entre otros (Uber Technologies Inc., 2018).

UberPool consiste en compartir el Uber con otros usuarios que van por la misma ruta, es relativamente más económico y pueden llevar hasta cuatro usuarios.

También existen las variantes de UberBlack y UberSUV de autos de lujo y camionetas tipo VAN respectivamente que aún no se encuentra disponibles para la Ciudad de México.

La aplicación de Uber cuenta con una opción por medio de la cual usuarios, conductoras y conductores son calificados. Dicha calificación va de una estrella que significa pésimo servicio o que los usuarios mostraron una actitud desconsiderada o grosera y cinco estrellas que significa que estuvieron conformes con todo el servicio o la actitud de los usuarios.

Expuesto lo anterior, se entiende que los ingresos de las conductoras y los conductores dependen no solo de las horas que trabajen sino también del automóvil que manejen, pues esto les permitirá entrar en una u otra modalidad con la que puedan aumentar sus ingresos.

Las conductoras que utilizan la aplicación de Uber para trabajar siguen siendo muy pocas en comparación a los hombres registrados en Uber:

Tabla 6: Conductoras y conductores de Uber en México 2014-2017

Año	Mujeres	Hombres	Total (Ciudad de México)	Total (México)
2014	-	-	20 ⁷	-
2015	-	.	10,000 ⁸	39,000 ⁹
2016	-	-	-	40,000 ¹⁰
2017	12,000 ¹¹	-	-	230,000 ¹²

Fuente: Elaboración propia con base en diversos medios de comunicación.¹³

En la tabla 6, se puede apreciar que el crecimiento de Uber en México ha ido en aumento, pues se tiene un registro de 230,000 conductoras y conductores que utilizaban esta aplicación para el año 2017, mientras que en el 2015 sólo contaban con 39,000 personas en todo el país. A pesar de no poder ver el crecimiento de las mujeres conductoras que trabajan por medio de esta aplicación, tenemos el dato de 2017 con 12,000 conductoras en la Ciudad de México de un total en el país de 230,000 conductores; es decir, un 5.21%.

⁷ (Time Uber, 2017)

⁸ (Reuters, 2015)

⁹ (Notimex, 2016)

¹⁰ (Lucas & Pineda, 2016)

¹¹ (Time Uber, 2017)

¹² (Time Uber, 2017)

¹³ En la tabla se trató de recolectar información más detallada de diversos medios de comunicación incluida la propia empresa y de la SEMOVI para obtener datos, pero no se recibió una respuesta favorable.

En el informe de cierre del año 2017, Uber dio a conocer algunas cifras sobre su operación en el periodo que lleva actuando en México. También dio a conocer los objetivos para el cierre de 2018. Las cifras totales de conductoras y conductores en México para el 2017 eran de 230 mil personas para el año 2018, se espera que alcancen 500 mil personas, así mismo, esperan que haya un aumento en el registro de mujeres conductoras (Time Uber, 2017).

La empresa Uber ha estado en medio de mucha polémica pues se tienen registros de robos, violaciones y asesinatos de conductoras y usuarias; por ejemplo en 2017 fue asesinada una conductora de Uber de 37 años de edad, en la ciudad de Chihuahua, Chihuahua (Proceso, 2017). La empresa, al solo prestar un “servicio de tecnología”, se ha deslindando de toda responsabilidad hacia las víctimas y familiares.

2.3.2 Aplicación Laudrive

Laudrive es una empresa mexicana que inicio operaciones el 1 de marzo de 2017, su creador es Fernando Montes de Oca.

“(...) Laudrive es una aplicación de transporte de pasajeras desarrollado por un grupo de mexicanos, ante la necesidad de que las mujeres se sientan cómodas y seguras al ser trasladadas por conductoras” (Hernández A. , 2017).

En septiembre de 2017 se dio a conocer el caso de Mara Fernanda estudiante de la Universidad Popular Autónoma del Estado de Puebla que fue violada y asesinada por un conductor de Cabify en el estado de Puebla, ante esto se desarrolló la aplicación de

Laudrive en México, una herramienta con la cual solamente se puede contactar a conductoras denominadas “laudys” solo si se es mujer con o sin niños menores de 12 años.

La aplicación funciona de la siguiente manera; primero se descarga, se colocan los datos, se ingresa la tarjeta de crédito o débito, se selecciona el destino y se espera a que llegue el automóvil, el tiempo de espera va desde 20 minutos hasta 1 hora (2018), por lo que se recomienda programar el viaje.

Los requisitos que deben cumplir las mujeres que deciden utilizar esta aplicación como conductoras son los siguientes:

- Deben tener una póliza de seguro para el automóvil;
- Una licencia tipo A o B;
- Identificación oficial;
- Tarjeta de circulación;
- Comprobante de domicilio;
- Carta de antecedentes no penales con una antigüedad no mayor a seis meses;
- Datos bancarios para pagar o recibir comisiones;
- TAG con saldo en todo momento;
- Certificación de Laudrive que las autorice como conductoras;
- Los automóviles no deben de tener más de 10 años de antigüedad, se deben encontrar en buenas condiciones con un valor mínimo de \$200,000.00 pesos (2017), excepto Tsuru, Chevy, Atos y FAW todo tipo ya que estas marcas no se autorizan.
- Asumir todas las responsabilidades legales.

Laudrive maneja una escala de confianza la cual consiste en que si una usuaria utiliza la aplicación más de 20 veces, tiene derecho a subir un acompañante hombre. Cabe resaltar que un hombre solo puede subir como acompañante de una mujer, nunca solo (Paz, 2017).

La tarifa mínima con que se maneja es de \$37.00 pesos (EconomíaHoy, 2017). Se señala que sus tarifas son de 15 a 20% más caras que las que utiliza UberX.

La aplicación de Laudrive permite calificar tanto a la conductora como a la usuaria, mediante una escala de estrellas, estas van de una a cinco, donde se entiende que cinco es la máxima calificación positiva que se puede recibir u otorgar y una estrella es la mínima recibida u otorgada. La calificación mínima permitida por la aplicación es de cuatro estrellas y en este caso se le dará una capacitación a la conductora, en caso de que vuelva a incurrir será acreedora a la suspensión de la aplicación (Laudrive, 2017). También es importante mencionar que los automóviles cuentan con un botón de alerta que llama a la policía.

La incorporación de la fuerza de trabajo de las mujeres es una necesidad tanto del sistema económico como en el caso particular de la vida cotidiana ya que muchas de ellas son madres solteras (Laudrive, 2017), Laudrive llegó a tratar de llenar el vacío de seguridad tanto para las conductoras como para las usuarias, pues dicen sentirse más protegidas por el hecho de que sean mujeres sean las que conducen y sean mujeres las que aborden.

Tabla 7: Conductoras de Laudrive en la Ciudad de México para el 2017

Meses del 2017	Conductoras en la Ciudad de México
Marzo	350 ¹⁴
Abril	-
Mayo	-
Junio	-
Julio	-
Agosto	-
Septiembre	460 ¹⁵
Octubre	750 ¹⁶
Noviembre	-
Diciembre	1,000 ¹⁷

Fuente: Elaboración propia con base en los datos obtenidos de diversas notas periodísticas

En la tabla 7, se muestra el crecimiento mensual de los registros de conductoras de Laudrive, en la cual podemos observar que comenzó con 350 conductoras y al terminar el 2017 ya tenía 1,000 conductoras.

A pesar de que hay crecimiento, este no es tan grande comparado con Uber, ya que en año y medio de operaciones, Uber ya tenía 10,000 conductoras y conductores en la Ciudad México.

La seguridad ha jugado un papel muy importante para estas empresas, pues se entiende que al contratar los servicios de un taxi por medio de estas aplicaciones es mucho más confiable. Sin embargo, estas empresas comenzaron aprovechando cada espacio libre en materia legal y de seguridad, hasta que la inseguridad también se ha convertido en un problema para ellas. En septiembre 2017 se dio a conocer el caso de la estudiante Mara Castilla que fue

¹⁴ (Góchez, 2017)

¹⁵ (Paz, 2017)

¹⁶ (López, 2017)

¹⁷ (Instituto Nacional de Emprendedores, 2018)

asesinada a manos de un conductor de Cabify encontrada en Tlaxcala. Después de este terrible hecho la demanda de Laudrive comenzó a subir entre 50 y 60% (López, 2017).

Analizando los datos proporcionados por la SEMOVI y con la información recabada por diversos medios de comunicación, se puede deducir que hay una incongruencia en los datos que tiene registrado la SEMOVI. Para el único año que se tiene la información completa es para el 2017, para lo cual se utiliza una tabla resumen para el análisis de los datos encontrados:

Tabla 8: Comparación de datos obtenidos de mujeres que utilizan una aplicación para contratarse como conductoras de taxis para el 2017

Fuente de información	Registros de Uber	Registros de Laudrive	Registros sin especificación de aplicación
SEMOVI	-	-	387
TIME UBER	12,000	-	-
Instituto Nacional de Emprendedores	-	1,000	-

Fuente: Elaboración propia con base en la información proporcionada por la SEMOVI y otros medios de comunicación.

Como se puede apreciar en la tabla 8, los datos proporcionados por la SEMOVI no son congruentes con los obtenidos de Time Uber para el caso de Uber, que refiere que hay 12,000 mujeres registradas, y del Instituto Nacional de Emprendedores para el caso de Laudrive, que refieren que hay 1,000 mujeres registradas como conductoras. Por lo tanto, la suma de las mujeres que utilizan Uber y Laudrive para contactar clientes es de 13,000 para el año 2017 y la SEMOVI tiene registradas 387 mujeres conductoras.

2.4 Panorama general de violencia hacia la mujer en la Ciudad de México

México es uno de los países con más suscripciones a tratados, convenios y pactos internacionales, dentro de los cuales se encuentran los que hacen referencia a tratar de erradicar la violencia de género como “*Todas las Formas de Discriminación Contra las Mujeres, CEDAW, la cual entró en vigor en 1981*” (Vazquez Pérez, s.f.), quien ha emitido recomendaciones para que se garanticen los derechos de las mujeres en el país. Sin embargo, la violencia contra las mujeres persiste.

La Ciudad de México es una de las entidades con mayor índice de mujeres violentadas (Gobierno de la CDMX, El Colegio de México, ONUMujeres, 2017).

Tabla 9: Índice de violencia hacia las mujeres en la Ciudad de México 2006-2016

Año	Índice
2006	76.8
2011	72.1
2016	79.8

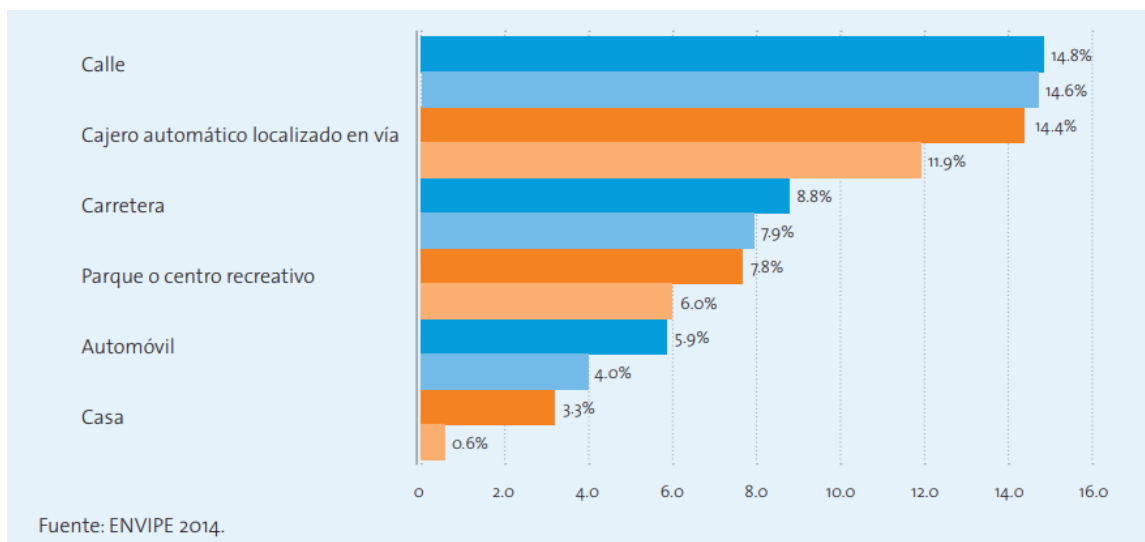
Fuente: Elaboración propia con base en los datos obtenidos de la página oficial del INEGI

En la tabla 9, índice de violencia hacia las mujeres en la Ciudad de México de los años 2006, 2011 y 2016 se puede observar que las cifras son considerables, aunque estas disminuyen en el año 2011, para el año 2016 ya eran incluso mayor que en el primer año de estudio.

La violencia contra las mujeres ocurre en cualquier espacio público y privado (escuelas, casas, empresas, vías públicas, conciertos, transportes, etc.)

“De acuerdo con datos de la ENDIREH 2011, 32 de cada 100 mujeres a lo largo y ancho del país declararon haber padecido alguno de los actos violentos que tienen lugar en espacios públicos o de uso común. En contraste, en la Ciudad de México esto le pasa a 50 de cada 100 mujeres, lo que hace a la Ciudad uno de los entornos de mayor concentración de reportes de agresiones en los ámbitos comunitarios”
(Gobierno de la CDMX, El Colegio de México, ONUMujeres, 2017).

Gráfico 9: Distribución porcentual de mujeres que manifiestan sentirse inseguras en algunos espacios públicos o privados en la Ciudad de México



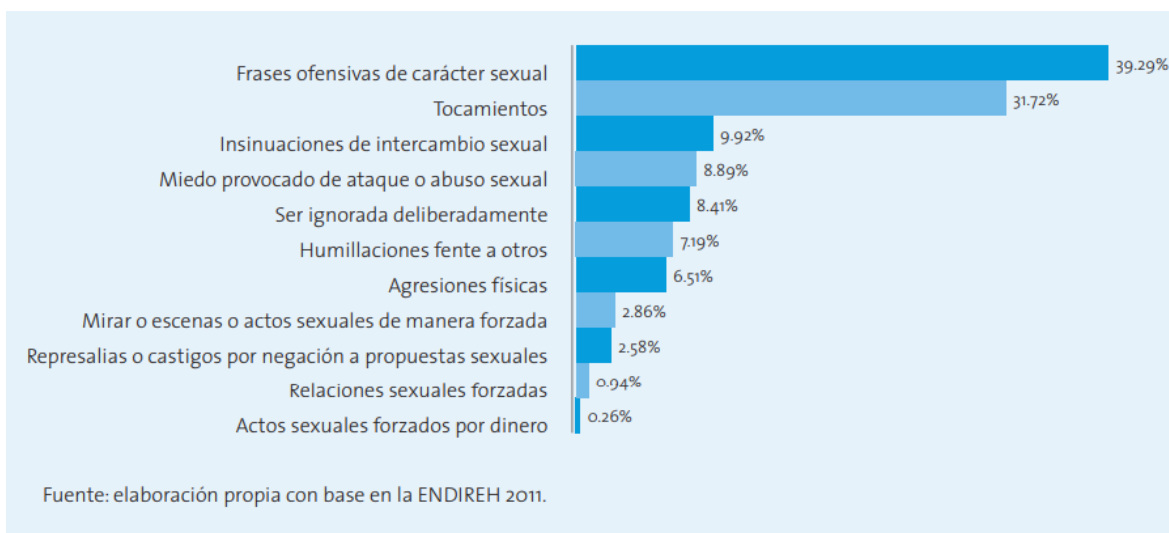
Fuente: ENVIPE 2014

En el gráfico 9, se puede observar la distribución porcentual de las mujeres que manifiestan sentirse inseguras en algunos espacios públicos y privados en la Ciudad de México, se observa que donde más se sienten inseguras es en la calle, con 14.8% y al acudir a un cajero

automático que este sobre alguna vía, con el 14.4%. En su domicilio manifestaron sentirse menos inseguras con el 0.6%; sin embargo, podría pensarse que en su casa todas se sintieran seguras pues es un espacio cerrado al cual solamente personas de su confianza tienen acceso.

Existen y se ejercen diferentes tipos de violencia, como la violencia verbal, emocional, física, económica y sexual.

Gráfico 10: Proporción de mujeres violentadas en el ámbito comunitario en la Ciudad de México, según tipo de incidencia



Como se puede observar en el gráfico anterior, las frases ofensivas de carácter sexual y los tocamientos son las formas de violencia con mayor incidencia en la Ciudad de México, y es que parece común que una persona desconocida al cruzar la calle diga un “piropo” a una mujer, se ha vuelto un problema cultural en donde se ha “normalizado” la conducta.

**Tabla 10: Distribución porcentual del delito en la Ciudad de México
2009-2015**

Categoría	Delito	Porcentaje
Robo a pasajero a bordo de un microbús C/V* y S/V**	6,150	24.7
Violación	5,417	21.8
Robo a bordo de Micro	4,975	20.0
Robo a bordo de Taxi	3,420	13.8
Robo a bordo de Taxi C/V	2,378	9.6
Robo a pasajero al interior del Metro C/V y S/V	1,687	6.8
Robo al interior del Metro	830	3.3
Total	24,857	100

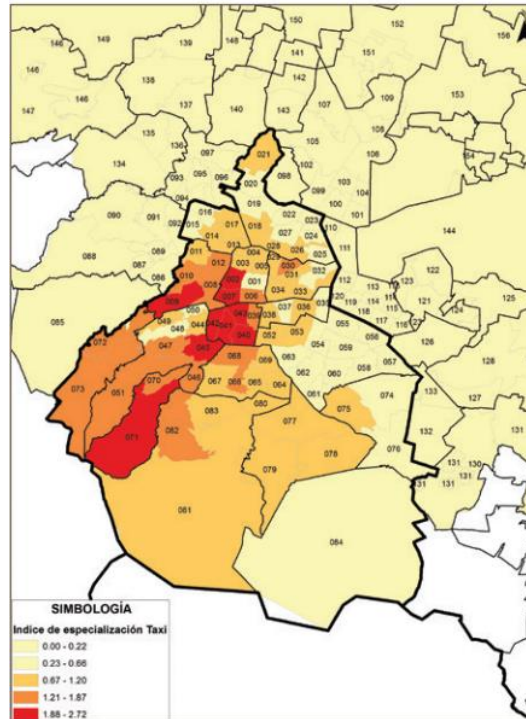
*C/V: con violencia

**S/V: sin violencia

Fuente: Elaborado por ONU Mujeres, Gobierno de la CDMX y COLMEX en el trabajo “Diagnóstico sobre la violencia contra las mujeres y las niñas en el transporte público de la Ciudad de México”.

En la tabla anterior se muestra la distribución porcentual del delito en la Ciudad de México, donde el robo a pasajeros, a bordo de un microbús con violencia y sin violencia representa el índice más alto, al igual que la violación, el robo con violencia y sin violencia a bordo de un taxi.

Mapa 1: Robo a bordo de un taxi en la Ciudad de México para el 2017



Fuente: Elaborado por ONU Mujeres, Gobierno de la CDMX y COLMEX en el trabajo “Diagnóstico sobre la violencia contra las mujeres y las niñas en el transporte público de la Ciudad de México”.

En el anterior mapa se puede observar los distritos con mayor número de robos reportados al Ministerio Público de la CDMX, donde las áreas más oscuras corresponden a un mayor número de indagatorias reportadas, éstas se localizan en las delegaciones Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo, Álvaro Obregón y Magdalena Contreras.

En el capítulo siguiente se retomará la violencia sobre las mujeres, en donde se analizará el caso particular de la violencia que sufren las mujeres taxistas en la Ciudad de México al ejercer su labor.

Capítulo III

Mercado laboral de las conductoras de taxis en la Ciudad de México

En este capítulo se presenta el mercado laboral de las mujeres conductoras de taxis en la Ciudad de México. Con ayuda de los dos capítulos anteriores se defiende y sustenta la tesis. Se divide en seis apartados, el primero que trata de cuál es la proporción de las conductoras de taxis en comparación con los conductores de taxis en la Ciudad de México; en el segundo se describen los requisitos necesarios para trabajar como conductora o conductor de taxis en la Ciudad de México; en el tercer apartado se analizan las condiciones laborales de las conductoras y conductores taxistas en la Ciudad de México: en el cuarto apartado se presentan las prestaciones que no figuran en el trabajo no clásico de las conductoras y conductores de taxis y su compensación dentro del mercado laboral de taxistas y en el quinto se aborda la inseguridad que sufren las conductoras de taxis y el sexto apartado se habla de la doble jornada laboral de las mujeres taxistas.

3.1 Las conductoras de taxi en la Ciudad de México

En la Ciudad de México existen diversos medios de transporte, uno de ellos es el transporte privado concesionado llamado popularmente “taxi”, los registros de la SEMOVI muestran a continuación a las personas que tienen registradas como conductoras y conductores de taxis:

Tabla 11: Registros de conductoras y conductores de taxis ante la SEMOVI en la Ciudad de México 2002-2017

Año de registro	Mujeres	%	Hombres	%	Total
2002	522	0.8%	65,982	99.2%	66,504
2003	488	0.9%	53,452	99.2%	53,900
2004	184	1.0%	18,402	99.0%	18,586
2005	156	0.9%	16,393	99.1%	16,549
2006	143	0.9%	15,202	99.1%	15,345
2007	666	3.4%	19,105	96.6%	19,771
2008	652	7.2%	8,362	92.8%	9,014
2009	272	1.7%	15,298	98.3%	15,570
2010	245	1.3%	17,963	98.7%	18,208
2011	265	1.8%	14,113	98.2%	14,378
2012	210	1.7%	12,016	98.3%	12,226
2013	175	1.8%	9,647	99.2%	9,722
2014	183	1.6%	11,163	98.4%	11,346
2015	191	2.0%	9,172	98.0%	9,363
2016	497	1.2%	39,387	98.8%	39,884
2017	303	1.0%	29,183	99.0%	29,486

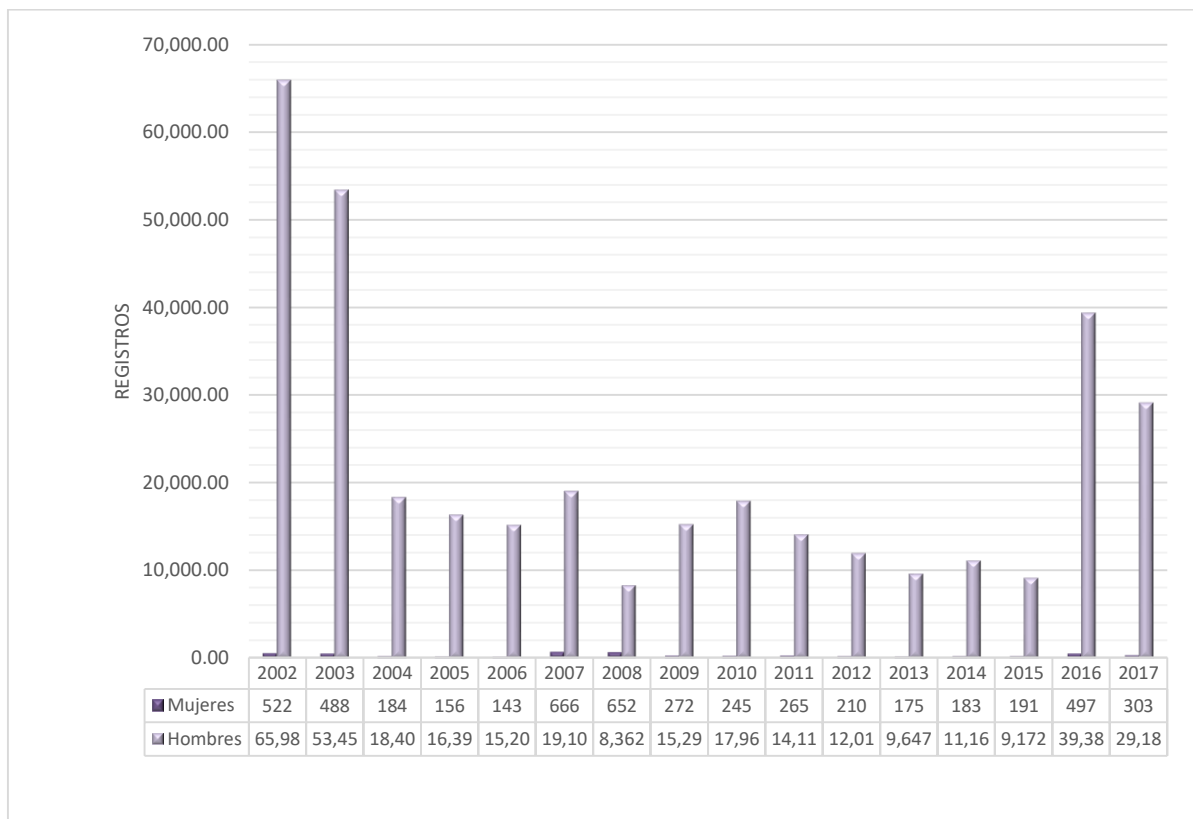
Fuente: Elaboración propia con base en los datos proporcionados por la SEMOVI

En la tabla 11, se muestran los registros de las conductoras y los conductores de taxis de 2002 a 2017, en general se puede observar una disminución de los registros totales. En el 2002 había 66,504 conductoras y conductores para el 2017 se registraron 29,486, es decir,

hubo una disminución de 37,018 personas asentadas, lo que significa un 55.66% menos que en el 2002.

En esta tabla también se muestra la diferencia porcentual entre los registros de conductoras y conductores respecto del total, por lo que se puede observar que en promedio el 98.24% de las personas registradas en el este periodo pertenecen a conductores de taxis, y en promedio 1.83% pertenecen a conductoras de taxis.

Gráfico 11: Comportamiento de los registros de conductoras y conductores de taxis ante la SEMOVI en la Ciudad de México de 2002-2017



Fuente: Elaboración propia con base en la información proporcionada por SEMOVI

En el gráfico 11, se observa claramente que el registro de las conductoras de taxis es mucho menor para el periodo de estudio que el de los conductores de taxis. Sin embargo, el

comportamiento de los registros de los conductores de taxis ha tenido variaciones importantes, se aprecia una disminución en el 2004, de 2004 a 2015 se observa que los asentados tienen un comportamiento similar hasta el 2016 donde se vuelve a incrementar, la variación más considerable es de 2002 con 65,982 a 2008 con 8,362, es decir, una diferencia de 57,620 que representan el -87.33%. En 2007 se computó una alza de los registros de las mujeres taxistas, este aumento representa solamente el 3.4% del total de personas registradas.

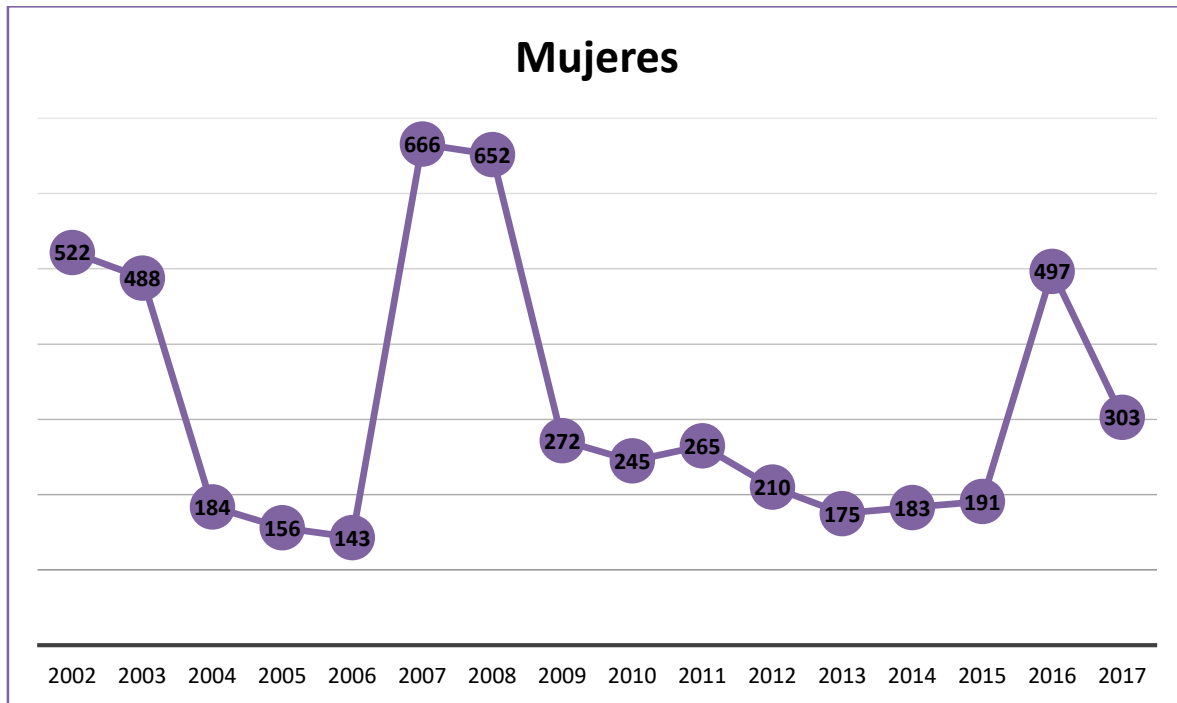
Tabla 12: Registro de conductoras de taxistas en la Ciudad de México ante la SEMOVI 2002-2017

Año de registro	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Mujeres	522	488	184	156	143	666	652	272	245	265	210	175	183	191	497	303

Fuente: Elaboración propia con base en los datos proporcionados por la SEMOVI

En la tabla 12, se muestra los registros de las mujeres taxistas ante la SEMOVI de 2002 a 2017, en la cual se observa que el mayor auge fue en 2007 con 666 mujeres taxistas registradas y el año con menos registros fue en 2015 con 191. En promedio el parque vehicular de mujeres taxistas es de 1.83%, es decir, 322 taxis que circulaban en la Ciudad de México eran conducidos por mujeres, el registro de las mujeres taxistas en la Ciudad de México no llega ni a los 1,000, es decir, es poco probable que al tomar un taxi este sea conducido por una mujer.

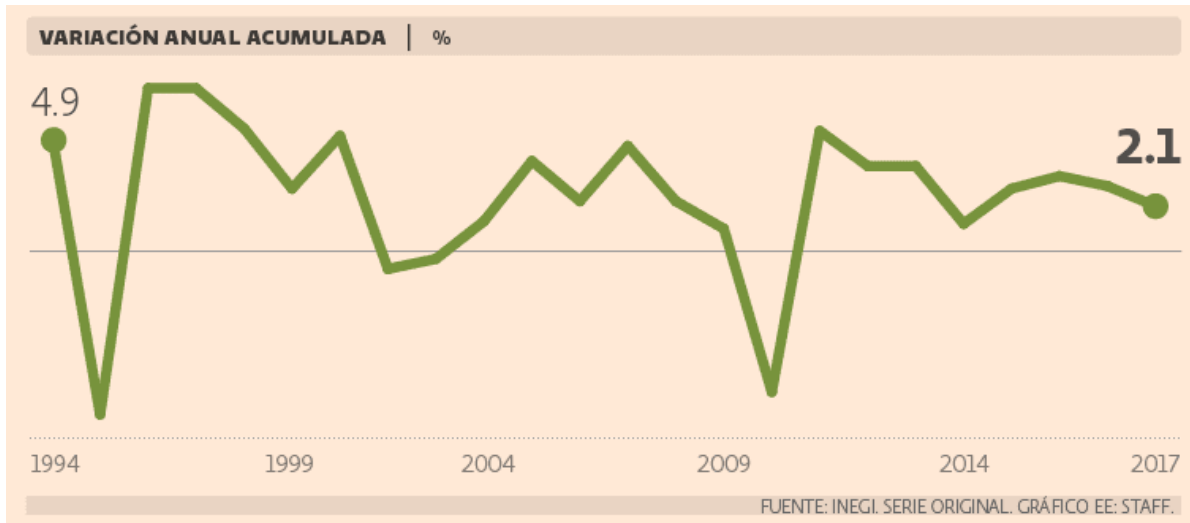
Gráfico 12: Comportamiento de los registros de conductoras de taxis en la Ciudad de México 2002-2017



Fuente: Elaboración propia con base en la información proporcionada por SEMOVI

En el gráfico 12, el comportamiento de los registros de las conductoras de taxis en la Ciudad de México de 2002 a 2017 se puede observar que de 2003 a 2004 hubo una caída en los registros de 62.30%, después hay un comportamiento similar hasta 2006. En 2007 vuelve a haber un incremento de 78.53%, después el comportamiento no tiene grandes variaciones hasta 2016 donde hay un incremento y finalmente para 2017 vuelve a descender. Los comportamientos que se presentan coinciden con las crisis económicas.

Gráfico 13: Comportamiento del PIB 1994-2017



El comportamiento del PIB indica cuando creció la economía mexicana, entre 1997 y 2001 se dio la crisis de las empresas puntocom, a finales del 2007 se dio la crisis hipotecaria en EUA, la economía mexicana, al depender económicamente del mundo, en especial de EUA, está directamente relacionada con el crecimiento o decremento de estos últimos. Estas crisis económicas y el decremento de la economía mexicana coinciden con el incremento de los registros de las mujeres taxistas.

3.2 Requisitos para trabajar como conductora de taxi en la Ciudad de México

Los requisitos para conducir un taxi dentro de la Ciudad de México son establecidos por la SEMOVI y puestos a disposición del público en general en su página oficial, a continuación se presentan:

1. Expedición de la Licencia Tarjetón tipo B¹⁸:

➤ Pago de derechos:

- Por licencia tarjetón tipo "B" para conducir taxis, por su expedición y renovación: por 2 años \$874.00 pesos, por 3 años \$ 1,315.00 pesos (2017).

➤ Identificación oficial vigente. (credencial de elector, cédula profesional, pasaporte, licencia de conducir)

➤ Comprobante de domicilio con antigüedad no mayor a 3 meses. (teléfono, predial, agua o luz)

➤ Comprobante de estudios (constancia de que sabe leer y escribir, certificado de primaria, secundaria, bachillerato, etc.)

➤ Tomarse una fotografía en las oficinas de la SEMOVI

2. Acreditar buena salud; para ello, debe acudir al Centro para el Fomento de la Educación y la Salud de los Operarios del Transporte Público de la Ciudad de México (CENFES) donde hacen una evaluación médica integral.

¹⁸ Los requisitos fueron tomados de la página oficial de la SEMOVI http://data.semovi.cdmx.gob.mx/wb/stv/Operador_de_Taxi.html

3. Aprobar examen de pericia.
4. Tener un automóvil propio o rentado que tenga los logotipos, identificaciones y colores necesarios para trabajar como taxi.

En las entrevistas realizadas se recabó información que no se encontró en la página oficial de la SEMOVI; por ejemplo, el costo total de los trámites (examen médico, licencia tipo B y tarjetón) era de \$2,200 pesos (2015) con una vigencia de 3 años; es decir, cada 3 años tienen que ir a solicitar la renovación de sus documentos y volver a pagar el trámite, el tiempo en que tardan las conductoras y los conductores de taxis para dichos trámites es de una a dos semanas.

3.3 Condiciones con las que trabajan las conductoras vs los conductores de taxis en la Ciudad de México

Las condiciones laborales entendiéndose como aquellas condiciones mínimas que marca la ley para la contratación de un trabajador:

“Las condiciones de trabajo es el conjunto de normas, reglamentos, cláusulas y estipulaciones que se encuentran en un contrato laboral, que en ningún caso podrá ser inferior a las condiciones señaladas en la ley, ni podrá restringirse por cuestiones de edad, sexo, color, etnia y clase social” (UNID).

Las condiciones laborales pueden ser modificables siempre y cuando sea en beneficio para el trabajador; sin embargo, en el trabajo no clásico de conductoras y conductores de taxi, no se observa que eso pase, sino que las condiciones de trabajo van en detrimento de su

bienestar. A continuación se expondrán las condiciones con las que trabajan las conductoras y los conductores de taxis; sin embargo, el objetivo es también ver la diferencia que existe entre ambos.

3.3.1 Información general de las conductoras y los conductores entrevistados

A continuación se presentaran las edades obtenidas a partir de las entrevistas realizadas de las mujeres y los hombres taxistas¹⁹:

Tabla 13: Edad de las conductoras y los conductores de taxis en la Ciudad de México

Edad	Conductoras	Conductores
30-44	2	2
44-58	5	5
58-72	1	1
Total	8	8

Fuente: Elaboración propia con base en las entrevistas realizadas entre enero y mayo de 2018

En la tabla 13 se puede que tanto mujeres como hombres caen en el intervalo de 44 a menos 58 años de edad, pero también se aprecia que hay un número considerable en el intervalo de 30 a menos 44 años de edad, para ambos casos, es extraño el intervalo de 58 a menos 72 años. Sacando la edad media se obtiene que las conductoras taxistas en la Ciudad de México tienen en promedio 48 años.

¹⁹ Las entrevistas se realizaron a ocho mujeres y ocho hombres en el periodo de enero a mayo del 2018.

Tabla 14: Estado civil y número de hijos de las conductoras y los conductores de taxis en la Ciudad de México (entrevistas)

	Mujeres		Hombres	
	Estado civil	No. De hijos	Estado civil	No. De hijos
1	Soltera	0	Soltero	0
2	Soltera	1	Soltero	0
3	Divorciada	1	Soltero	0
4	Soltera	1	Casado	2
5	Divorciada	2	Casado	2
6	Soltera	2	Casado	2
7	Soltera	3	Casado	2
8	Soltera	4	Casado	4

Fuente: Elaboración propia con base en las entrevistas realizadas entre enero y mayo de 2018

En la tabla 14 se muestra el estado civil y número de hijos de las mujeres y hombres taxistas entrevistados (2018), como se observa, siete de las ocho entrevistadas tienen hijas y/o hijos y todas son solteras o divorciadas, en cambio, los tres hombres que son solteros no tienen hijas ni hijos y los cinco que son casados tienen hijas y/o hijos.

3.3.2 Bases y sitios de taxis en la Ciudad de México

Para trabajar en una base o sitio se deben de aceptar ciertos términos y condiciones, por ejemplo: el cobro de un “derecho de piso” que son las “tarjetas” y para el caso de sitio, además de las “tarjetas”, una “inscripción”.

La “tarjeta” normalmente es semanal, este ingreso que reciben las bases y sitios paga los salarios de las personas que trabajan ahí. El costo de la “tarjeta” depende de la localización de la base o sitio y puede ir desde \$80.00 hasta \$300.00 pesos (2018).

La conductora de sitio Lupita indica que la inscripción que le cobraron para ingresar al sitio en el sur de la ciudad fue de \$4,200.00 pesos y el derecho de piso que paga semanalmente es de \$210.00 pesos (Lupita, taxista, 54 años).

Tabla 15: Modalidades de taxis conducidos por mujeres taxistas en la Ciudad de México (entrevistas)

Modalidades de taxi	Tarjeta (semanal)	Zona de la ciudad en la que prefieren trabajar
Base	\$ 210.00	Norte
Base	\$ 210.00	Sur
Base	\$ 210.00	Norte
Laudrive	\$ -	Centro
Libre	\$ -	Norte
Libre	\$ -	Sur
Sitio	\$ 210.00	Sur
Uber	\$ -	Sur

Fuente: Elaboración propia con base en las entrevistas realizadas entre enero y mayo de 2018

En la tabla 15, se puede observar que la mitad de las mujeres taxistas entrevistadas trabajan en una base o sitio y solamente dos trabajan bajo la modalidad de taxi libre y otras dos por medio de una aplicación.

Las bases y sitios representan para las mujeres taxistas “seguridad, confianza y apoyo”. *“Sí tenemos que pagar los sueldos de los que están en la base, pero es más seguro para nosotras, difícilmente nos asaltan o nos quitan el carro, aunque sí llega a pasar”*. (Lupita, taxista, 54 años).

Podemos observar que las “tarjetas” tienen el mismo costo a pesar de pertenecer a diferentes bases y sitios de la ciudad.

Tabla 16: Modalidades de taxis conducidos por hombres taxistas en la Ciudad de México (entrevistas)

Modalidades de taxis	Tarjeta (semanal)	Zona de la ciudad en la que prefieren trabajar
Base	\$ 180.00	Norte
Base (dentro de CU)	\$ 210.00	Sur
Base (pirata)	\$ 150.00	Norte
Libre	\$ -	Centro
Libre	\$ -	Centro
Libre	\$ -	Norte
Uber	\$ -	Toda la ciudad
Uber	\$ -	Sur

Fuente: Elaboración propia con base en las entrevistas realizadas entre enero y mayo de 2018

En la tabla 16, se puede observar las modalidades de taxis en las que trabajan los hombres taxistas entrevistados, tres trabajan en “bases”, tres “libres” y dos por la aplicación de Uber. Como es un trabajo masculinizado, se observa que hay hombres taxistas en todas las modalidades como base, pirata, “banderita”, libre y aplicación, tal suceso, no pasa con las mujeres taxistas, es decir, están menos diversificadas las modalidades bajo las que trabajan las mujeres taxistas en la Ciudad de México.

3.3.3 Contratos

Legalmente existen tres tipos de contratos: contrato individual²⁰, contrato colectivo²¹ y contrato ley²². Sin embargo, dentro del trabajo no clásico de conductoras y conductores de taxis, se da un tipo de contrato coloquialmente conocido como “contrato de palabra”, es decir, un contrato por el cual dos personas se ponen de acuerdo valiéndose únicamente de la confianza en el otro.

Los “patrones” contratan por medio del contrato de palabra a las conductoras y los conductores de taxis que trabajan para él o ella, de esta manera no se adquiere ninguna obligación legal del patrón para con sus trabajadores. Los términos y condiciones del contrato oral las pone el patrón o patrona las pone y pueden ser negociables en algunos casos.

En las entrevistas realizadas se encontró que los contratos de “palabra” son tanto para mujeres y hombres taxistas; sin embargo, las condiciones o acuerdos a los que se llegan son

²⁰ Según la Ley Laboral se define como *“cualquiera que sea su forma o denominación, aquel por el cual una persona se obliga a prestar a otra un trabajo personal subordinado, mediante el pago de un salario”*

²¹ Según La Ley Federal de Trabajo dice que el contrato colectivo *“es el convenio celebrado entre uno o varios sindicatos de trabajadores y uno o varios patrones, o uno o varios sindicatos de patrones, con el objeto de establecer las condiciones según las cuales debe presentarse el trabajo en una o más empresas o establecimientos.”*

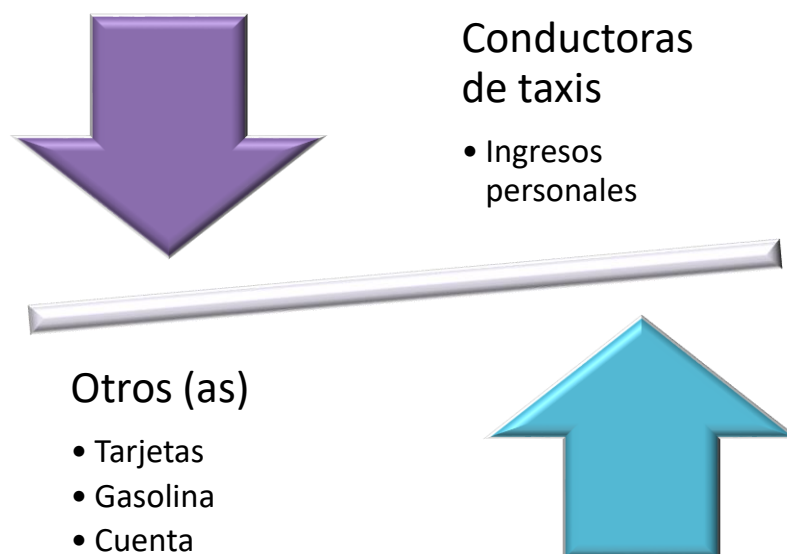
²² Según La Ley Federal de Trabajo dice que el contrato ley *“es el convenio celebrado entre uno o varios sindicatos de trabajadores y varios patrones, o uno o varios sindicatos de patrones, con el objeto de establecer las condiciones según las cuales debe prestarse el trabajo en una rama determinada de la industria y declarado obligatorio en una o varias entidades federativas, en una o varias zonas económicas que abarquen una o más de dichas entidades o en todo el territorio nacional.”*

diferentes, puesto que al ser un trabajo masculinizado, los “patrones” ponen condiciones más estrictas para las mujeres taxistas.

3.3.4 Ingresos

Las conductoras y los conductores de taxis reciben un ingreso diariamente, este depende de variables como el tiempo de la jornada laboral, si son propietarias o propietarios, bajo que modalidad trabajen, si tienen créditos y del precio de la gasolina. Por lo tanto, el dinero que reciben a lo largo del día se distribuye en la renta del automóvil o renta de las placas, la gasolina, las tarjetas (si es de base), crédito del automóvil, ahorro y su ingreso personal (María, 54 años, taxista).

Figura 6: Distribución de los ingresos de las mujeres taxistas en la Ciudad de México para el 2018



Fuente: Elaboración propia con base en la información proporcionada por las mujeres taxistas durante las entrevistas 2018.

En la figura 6, se muestra la distribución común de su ingreso de las conductoras y de los conductores de taxis. La figura muestra una relación inversa, mientras más se destina a la “renta” o crédito, gasolina y tarjetas, menos ingresos tienen para sobrevivir.

El aumento día con día de la gasolina va disminuyendo los ingresos personales, las tarjetas y “rentas” aumentan normalmente cada año, pero los llamados “gasolinazos” se han convertido en un grave problema, porque este costo no lo pueden transferir a los pasajeros. El procedimiento para transferir este aumento a los pasajeros lleva un proceso que tiene como resultado un aumento del “banderazo” y el “brinco”; sin embargo, para que esto suceda, la autoridad y las mujeres y hombres taxistas deben llegar a un acuerdo; mientras no suceda, no se deberían hacer modificaciones a las tarifas.

Tabla 17: Distribución de los ingresos totales por día de las mujeres taxistas en la Ciudad de México (entrevistas)

	Modalidad de taxi	¿El taxi es propio?	Jornada laboral	Ingreso total por día	Ingreso personal por día	Gasolina por día	Ahorro por día	Pago de crédito por día	Tarjeta por día	Cuenta por día
1	Libre	No	11 horas	\$ 780.00	\$ 200.00	\$ 300.00	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 280.00
2	Base	No	11 horas	\$ 930.00	\$ 230.00	\$ 400.00	\$ -	\$ -	\$ 30.00	\$ 270.00
3	Laudrive	Si	8 horas	\$ 420.00	\$ 300.00	\$ 70.00	\$ 50.00	\$ -	\$ -	\$ -
4	Sitio	No	15 horas	\$ 1,050.00	\$ 400.00	\$ 300.00	\$ -	\$ -	\$ 30.00	\$ 320.00
5	Base	No	17 horas	\$ 1,320.00	\$ 700.00	\$ 320.00	\$ -	\$ -	\$ 30.00	\$ 270.00
6	Base	Si	12 horas	\$ 1,508.00	\$ 800.00	\$ 320.00	\$ 100.00	\$ 258.00	\$ 30.00	\$ -
7	Libre	Si	18 horas	\$ 1,424.00	\$ 900.00	\$ 350.00	\$ 50.00	\$ 124.00	\$ -	\$ -
8	Uber	Si	14 horas	\$ 1,550.00	\$ 1,000.00	\$ 400.00	\$ 150.00	\$ -	\$ -	\$ -

Fuente: Elaboración propia con base en las entrevistas realizadas entre enero y mayo de 2018

En la tabla 17, se muestra la distribución de los datos de los ingresos totales por día de las mujeres y hombres taxistas en la Ciudad de México obtenidos durante las entrevistas (2018), como se puede observar los ingresos totales y personales dependen de la modalidad

con que trabajen, si el automóvil es propio o no, si cuentan con algún crédito y de la jornada laboral. Se hace notar que las mujeres entrevistadas que trabajan por medio de aplicaciones (Laudrive y Uber) tienen automóvil propio y no pagan ningún crédito automovilístico, la diferencia de sus ingresos es por la jornada laboral que manejan. Por otro lado, hay dos mujeres que, aunque sus automóviles son propios, tienen que pagar un crédito, una trabaja como taxi libre y otra como taxi de base, los ingresos que perciben por día son similares, sin embargo, la que labora como taxi libre trabaja 18 horas y la que labora en la base 12 horas. Por último, se tiene a los que no son propietarias y trabajan el taxi de alguien más, por lo tanto, tienen que pagar una “cuenta”, es posible observar que la conductora que logra obtener \$1,320.00 pesos al día tiene que trabajar 17 horas y solamente \$700.00 pesos son netos, casi la mitad de lo que gana al día es dividido en otras partidas.

Tabla 18: Distribución de los ingresos totales por día de los hombres taxistas en la Ciudad de México (entrevistas)

	Modalidad de taxi	¿Taxi propio?	Jornada laboral	Ingreso total por día	Ingreso personal por día	Gasolina por día	Ahorro por día	Pago de crédito por día	Tarjeta por día	Cuenta por día
1	Base	No	14 horas	\$ 972.00	\$ 350.00	\$ 300.00	\$ -	\$ -	\$ 22.00	\$ 300.00
2	Libre	No	12 horas	\$ 950.00	\$ 350.00	\$ 400.00	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 200.00
3	Base (pirata)	Si	5 horas	\$ 780.00	\$ 500.00	\$ 200.00	\$ 50.00	\$ -	\$ 30.00	\$ -
4	Libre	No	12 horas	\$ 1,100.00	\$ 500.00	\$ 300.00	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 300.00
5	Base	Si	10 horas	\$ 1,026.00	\$ 600.00	\$ 300.00	\$ 100.00	\$ -	\$ 26.00	\$ -
6	Uber	Si	10 horas	\$ 1,315.00	\$ 700.00	\$ 300.00	\$ 100.00	\$ 215.00	\$ -	\$ -
7	Libre	Si	13 horas	\$ 1,300.00	\$ 900.00	\$ 300.00	\$ 100.00	\$ -	\$ -	\$ -
8	Uber	Si	14 horas	\$ 1,638.00	\$ 1,000.00	\$ 300.00	\$ 100.00	\$ 238.00	\$ -	\$ -

Fuente: Elaboración propia con base en las entrevistas realizadas entre enero y mayo de 2018

En la tabla 18, se muestra la distribución de los ingresos totales de los conductores taxistas entrevistados en la Ciudad de México (2018), se observa que el conductor taxista (2) que

trabaja en la modalidad libre trabaja 12 horas y obtiene un ingreso personal de \$350.00 pesos por día, mientras el conductor Uber (8) obtiene un ingreso personal por día de \$1,000.00 pesos, como en el caso de las conductoras taxistas, los ingresos de los conductores taxistas dependen de que si el taxi es propio, trabajan en una base o sitio y si tienen un crédito automotriz.

Tabla 19: Comparación de los ingresos personales por día de las mujeres y los hombres taxistas en la Ciudad de México (entrevistas)

	Modalidad de taxi	Jornada laboral	Ingreso personal por día	Ingreso por hora	Modalidad de taxi	Jornada laboral	Ingreso personal por día	Ingreso por hora
1	Base	11 horas	\$230.00	\$20.91	Base	14 horas	\$350.00	\$25.00
2	Base	17 horas	\$700.00	\$41.18	Base	10 horas	\$600.00	\$60.00
3	Base	12 horas	\$800.00	\$66.67	Libre	12 horas	\$350.00	\$29.17
4	Libre	11 horas	\$200.00	\$18.18	Libre	12 horas	\$500.00	\$41.67
5	Libre	18 horas	\$900.00	\$50.00	Libre	13 horas	\$900.00	\$69.23
6	Sitio	15 horas	\$400.00	\$26.67	Base (pirata)	5 horas	\$500.00	\$100.00
7	Laudrive	8 horas	\$300.00	\$37.50	Uber	10 horas	\$700.00	\$70.00
8	Uber	14 horas	\$1,000.00	\$71.43	Uber	14 horas	1,000.00	\$71.43

Fuente: Elaboración propia con base en las entrevistas realizadas entre enero y mayo de 2018

En la tabla 19, se desagregan los ingresos personales a horas para poder comparan los ingresos que ganan las mujeres taxistas con los ingresos que ganan los hombres taxistas. Como se puede apreciar los ingresos de las mujeres taxistas por hora, bajo las modalidades de base y libre los son menores que los ingresos de los hombres taxistas. En el caso de las bases (ver tabla 15 y 16), las tarjetas que se les cobran a las mujeres taxistas son mayores que las que se les cobran a los taxistas hombres.

3.3.5 Jornada laboral

El trabajo de las conductoras de taxis suele ser “flexible²³”, es decir, no cuentan con un horario fijo para desempeñar sus actividades: “*Solo hay que sacar la cuenta*” (Lupita, taxista, 54 años). Comenta la conductora Lupita una conductora que se dedica a este trabajo desde hace 5 años.

Cuentan con una jornada laboral flexible mixta, es decir, pueden trabajar desde las 5:00 am e irse a las 7:00 pm o empezar a trabajar a las 7:00 am e irse a las 12:00 am, ellas deciden su horario de acuerdo a las necesidades que tengan; sin embargo, en promedio tienen que trabajar 15 horas por día para poder cubrir sus necesidades básicas.

Las mujeres taxistas normalmente dividen en dos su jornada laboral, una por la mañana y la otra por la tarde; mientras sus hijas o hijos/nietas o nietos se encuentran en la escuela, ellas trabajan, después van por ellas y ellos comen, realizan actividades de cuidado y del hogar y regresan a trabajar (Diana, taxista, 53 años).

²³ Que un trabajo sea flexible se refiere a la pérdida de derechos laborales, libertad de contratación y libertad de salarial o de ingresos.

Tabla 20: Jornada laboral de las conductoras y los conductores de taxis en la Ciudad de México (entrevistas)

	Conductoras		Conductores	
	Horarios	Jornada	Horarios	Jornada
1	8:00am-11:00am y 2:00pm-10:00pm	15 horas	5:00 pm-9:00pm	5 horas
2	6:00am-5: 00pm y de 7:00pm-1:00am	18 horas	7:00 am 5:00pm	10 horas
3	6:00am-10am y 6:00pm-10:00 pm	8 horas	5:00 pm-5:00 am	10 horas
4	9:00am-1:00pm y 5:00pm-1:00am	11 horas	6:00 am-12:00pm y 4:00pm-10:00pm	12 horas
5	7:00 am-9:00 pm	14 horas	6: 00 am-6:00pm	12 horas
6	5:00am-11:00am y 5:00pm-11:00pm	12 horas	5:30am-7:30pm	14 horas
7	7:30am-12:30am	17 horas	11:00am-12:am	13 horas
8	3:00am-2:00pm	12 horas	6:00 am-3:00 pm y 5:00pm-10:00pm	14 horas
Total		107 horas		91 horas

Fuente: Elaboración propia con base en las entrevistas realizadas entre enero y mayo de 2018

En la tabla 20, se muestran los horarios y la duración de la jornada laboral que llevan las conductoras y los conductores de taxis, se puede observar que cinco de las ocho mujeres taxistas entrevistadas dividen su jornada laboral en dos horarios, uno por la mañana y otro por la tarde, mientras solamente dos de cada ocho hombres taxistas entrevistados dividen su jornada laboral en dos horarios. La razón principal es que las mujeres reportaron tener estos horarios para ayudar al cuidado de sus hijos y/o nietos, o realizar labores domésticas, también se observa que ninguna mujer taxista entrevistada trabaja de madrugada.

3.4 Prestaciones que no figuran en el trabajo no clásico de las conductoras y los conductores de taxis y su compensación dentro del mercado laboral de taxistas

Como se explicó con anterioridad, el trabajo no clásico se caracteriza por la falta de prestaciones sociales, por lo tanto, no cuentan con aguinaldo; días de descanso; vacaciones o prima vacacional; finiquito; reparto de utilidades; antigüedad y ascensos; apoyos para estudios, crédito para la vivienda; seguridad y salud y capacitación y adiestramiento. Sin

embargo, el mercado laboral trata de compensar y hacer atractivo este tipo de trabajos de la siguiente manera:

3.4.1 Días de descanso

Los días de descanso son determinados por las conductoras y los conductores de taxis de acuerdo a sus actividades, algunos “patrones”, como es en el caso de Lupita, el día domingo y los días festivos se les permiten no entregar “la cuenta”, es decir, de lo que ella trabaje ese día no tendrá que pagar “la cuenta” del taxi y los días sábados le permiten entregar media cuenta (Lupita, taxista, 54 años).

Aunque existen casos como el de Lupita, no se trata de una generalidad, lo normal es que las conductoras y los conductores de taxis entreguen media cuenta sábado y/o domingo y eso les cuente como día de descanso. Por lo tanto, no existen días de descanso como tal, sino que tienen la posibilidad de no pagar “la cuenta” y ellas y ellos decidir si ese día trabajan o no, normalmente, en el caso de las conductoras taxistas es el día que más trabajan pues lo que trabajen -descontando tarjetas y gasolina- será para ellas.

Cuando el taxi es propio, ellas y ellos deciden los días de descanso, la única cuota por cubrir es aquella generada por trabajar en una base o sitio.

3.4.2 Vacaciones

Las conductoras y los conductores de taxis no cuentan con vacaciones establecidas, ellas y ellos deciden cuando tomar sus vacaciones, algunos “patronas” o “patrones”, por antigüedad, les dan una semana al año; sin embargo esto depende de cada “patrona” o “patrón”, por lo general se les pide cubrir la cuenta de los días que se van a ausentar (Ana, taxista, 43 años). Cada vez que ellas o ellos decidan tomar vacaciones tendrán que asegurarse de tener ahorrado no sólo el dinero que van a ocupar sino también el dinero para sus “patrones”. Se da un dinero para apartar el lugar de trabajo, para cuando regresen de sus vacaciones puedan seguir trabajando con el mismo taxi.

3.4.3 Disolución del contrato laboral

Si las conductoras o conductores de taxis un día por cualquier motivo deciden dejar de trabajar simplemente lo hacen, se rompe el contrato de palabra y queda finiquitada su relación laboral, popularmente se le conoce como “ir a entregar las llaves”, las condiciones específicas para que se termine la relación laboral son establecidas por los patrones.

3.4.4 Antigüedad

La antigüedad no les da ninguna remuneración económica, la ocupan para poderse desplazar por la ciudad; saber distinguir entre un “buen viaje” y del que no; para cuidarse de la inseguridad y también para no confiar plenamente en los patrones o los directivos de las bases.

Cuando trabajan en la base y se llevan bien con los checadores, ellos les dan prioridad para viajes más largos (buenos viajes²⁴).

Su ascenso consiste en tener un taxi propio con placas para ser sus “patronas” y no tener deudas. Algunas ya lograron tener un taxi propio; sin embargo, las placas las tienen que rentar, el adquirir sus placas les cuesta desde \$80,000.00 pesos (2017), muchas logran adquirirlas, pero tienen que endeudarse. Entonces, el “patrón” cambia de denominación social y trabajan para pagar las deudas con los bancos o con los agiotistas²⁵.

Tabla 21: Antigüedad de las mujeres y hombres taxistas en la Ciudad de México (entrevistas)

	Conductoras	Conductores
1	1 año	1 año
2	4 años	1 año
3	5 años	1 año
4	11 años	6 años
5	13 años	20 años
6	18 años	22 años
7	23 años	35 años
8	27 años	41 años
Promedio	13 años	16 años

Fuente: Elaboración propia con base en las entrevistas realizadas entre enero y mayo de 2018

²⁴ El término “buen viaje” lo utilizan las conductoras y los conductores para referirse a un viaje donde la remuneración económica es más grande, por ejemplo, en distancias grandes como de norte de la ciudad al sur de la ciudad o incluso a otro estado.

²⁵ Término utilizado popularmente para referirse a las personas que prestan dinero y cobran intereses muy elevados por el dinero prestado.

En la tabla 21, se muestran la antigüedad de las mujeres y hombres taxistas entrevistados (2018), se aprecia que, en promedio, las mujeres llevan menos tiempo trabajando como conductoras taxistas.

Ser conductor de taxi es un trabajo masculinizado, por lo tanto, la inserción de las mujeres a este mercado es relativamente nuevo y con el tiempo ha ido aumentando, se puede observar que una conductora se insertó hace un año y tres conductores hicieron lo propio en el periodo, esta diferencia se debe por la apertura del mercado hacia las mujeres; sin embargo, aunque es más lento el proceso no dejan de insertarse.

3.4.5 Nivel de estudios

El nivel de estudios muchas veces es un factor determinante del tipo de actividad laboral que se desempeñe. Para las mujeres, ir a la escuela ha sido un gran logro, ya que anteriormente los únicos que ponían asistir a las escuelas eran los hombres, hoy en día todavía existen muchos casos de abstención escolar por cuestiones culturales; sin embargo, se ha logrado que ante la ley las mujeres y hombres tengan los mismos derechos.

“Aquellas que cuentan con mayores niveles de escolaridad y desempeñan actividades no manuales (sectores medios) suelen lograr un mayor grado de autonomía en comparación con las que tienen menor escolaridad y realizan actividades manuales (sectores populares)” (García & de Oliveira, Trabajo extradoméstico femenino y relaciones de género: una nueva mirada, 2004).

Tabla 22: Nivel de estudios de las mujeres y los hombres taxistas en la Ciudad de México (entrevistas)

	Conductoras	Conductores
1	Primaria (trunca)	Primaria
2	Primaria	Primaria
3	Secundaria	Primaria
4	Secundaria	Secundaria
5	Secundaria	Secundaria
6	Preparatoria	Preparatoria
7	Preparatoria	Preparatoria
8	Licenciatura	Preparatoria

Fuente: Elaboración propia con base en las entrevistas realizadas entre enero y mayo de 2018

En la tabla 22 se presentan el nivel de estudios de las conductoras y conductores taxistas, como se puede observar, las conductoras y los conductores tienen en su mayoría estudios básicos hasta la secundaria, en menor caso la preparatoria y sólo hay un caso de licenciatura.

3.4.6 Salud

Las conductoras y conductores de taxis al someterse a largas jornadas laborales experimentan problemas de salud, principalmente en los riñones.

Tabla 23: Padecimientos que sufren las mujeres y los hombres taxistas en la Ciudad de México (entrevistas)

	Conductoras	Conductores
1	Dolor de riñón	Agotamiento
2	Dolor de riñón	Dolor de riñón
3	Dolor de riñón y presión alta	Dolor de riñón
4	Infección en vías urinarias	Dolor de riñón
5	Infección en vías urinarias	Dolor de rodilla
6	Infección en vías urinarias	Dolor de rodilla
7	Infección en vías urinarias/agotamiento	Presión alta
8	Sobrepeso/ dolor de rodilla	Sobrepeso

Fuente: Elaboración propia con base en las entrevistas realizadas entre enero y mayo de 2018

En la tabla 23, se muestran los padecimientos que dijeron sufrir las mujeres y hombres taxistas a causa de su labor como conductoras y conductores, como se observa, los padecimientos son similares salvo la infección en vías urinarias, esto sucede porque las mujeres tienen una anatomía diferente a las de los hombres, entonces tienen que buscar un lugar específico.

“Hacer del baño es complicado, tenemos que buscar baños limpios, normalmente es en los mercados que es donde los desinfectan, los hombres pueden pararse donde sea y hacer en un árbol o en una botella, pero nosotras tenemos que buscarle, entonces nos aguantamos, pero si no tomamos agua, al pasar mucho tiempo sentadas y en el calor nos deshidratamos, ya después uno le va agarrando la onda”
(Ana, taxista, 43 años).

Cuando ellas y ellos se enferman de algo o no pueden trabajar por alguna enfermedad, los gastos médicos van por su cuenta, en el caso de que el automóvil no sea propio, también tienen que cubrir la “cuenta” de los días que no trabajen.

3.5 Seguridad

Es conocida por la sociedad la violencia que las pasajeras y los pasajeros han experimentado al abordar un taxi. Por ejemplo, la Procuraduría General de Justicia de la Ciudad de México (PGJCDMX) facilitó las cifras con las que cuenta de los delitos a pasajeros mujeres y hombres (robo con violencia) de 2010 a 2017.

Tabla 24: Incidencia delictiva de robo a pasajeros a bordo de un taxi con violencia en la Ciudad de México 2010-2017

Año	Indagatorias
2010	1,850
2011	1,038
2012	640
2013	358
2014	247
2015	221
2016	177
2017	158

Fuente: Elaboración propia con información obtenida de la Procuraduría General de la Ciudad de México.

En la tabla 24, se muestra que hubo una disminución de las indagatorias²⁶ de 1,850 en 2010 a 158 para 2017. Lamentablemente, esto no se debe tomar como una disminución de los delitos a pasajeras y pasajeros, pues hay variables que pueden afectar directamente los datos como: la cantidad de trámites burocráticos que necesitan realizar cuando denuncian, el trato a las víctimas por parte de las autoridades, la falta de seguimiento a las indagatorias, entre otros, que hacen que muchas veces las víctimas no denuncien, lo que hace difícil saber si realmente han disminuido los delitos a las pasajeras y pasajeros de taxis o simplemente que las personas cada vez denuncian menos.

²⁶ Por indagatorias se entiende aquella declaración que se realiza a una persona sin que este bajo juramente, es decir, una declaración simple.

La PGJCDMX dijo no contar con datos²⁷ para mujeres y hombres taxistas, pero se hallaron datos que fueron proporcionados al reportero del diario Excélsior, donde se menciona que *“En promedio, cada quince días se denuncian ante el Ministerio Público nueve asaltos con y sin violencia dentro de autos de alquiler del servicio concesionado o vía aplicaciones móviles”* (Cruz F. , 2017).

Según datos proporcionados del Ministerio Público de la Ciudad de México al reportero de Excélsior en promedio hay 0.65 robos al día (Cruz F. , 2017).

Entre las entrevistas está el testimonio de la conductora Laura:

“Me quisieron obligar a entregar droga, en el taxi, me sacaron la pistola, estuve 8 horas con ellos, ni al baño me dejaban bajar, anduve toda mojada, se subieron al taxi como pasajeros. Me estuvieron llevando a lugares donde el señor entregaba la droga, me quitaba las llaves del coche, me decía que si hacia algún movimiento me iba a disparar, entonces así me trajo desde las 12 del día, empezó en el centro en la calle de Tacuba, ahí me agarró, me llevó a Palmas, de Palmas al Olivo y del Olivo a Pabellón Bosques y me tuvo en el estacionamiento, desde las 4 y me dijo que me estaban vigilando que si hacia un movimiento me iban a disparar. De la impresión yo, cada 15 minutos me hacía pipi, terminé muy mojada y comenzó a oscurecer, dije ya está oscureciendo y estos que me van hacer, él me dijo que me iba a violar que

²⁷ Se solicitó el 26 de marzo del 2018 a la PGJCDMX información sobre denuncias de los conductores y conductoras de taxis por algún tipo de delito del cual hayan sido víctimas, el 04 de abril del 2018 se obtuvo respuesta con el folio 0113000098418 en el cual se informa que no se cuenta con la información como la está requiriendo el solicitante.

la íbamos a pasar muy bien. Él fue a entregar unas llaves a esa plaza, en eso tome mis papeles los más importantes que traía y me salí abrazando mis papeles, dije si me van a matar para que hacer más grande la agonía y me fui saliendo despacito, caminaba yo despacito, como soldadito, esperando a que me disparara. Ya una vez que llegué afuera, que me subo al sitio de taxis que vi ahí y que me subo arriba, se me habían olvidado las calles, los nombres, todo, me bloquee, entonces, se me vino a la mente Reforma, entonces le pedí su teléfono al compañero, me dijo que no tenía crédito y yo le dije es que me tenían secuestrada acabo de escapar, yo también soy taxista, mi coche está en el estacionamiento de la plaza, él se dio la vuelta me regreso a la plaza, y yo asustada le rogaba que me bajara que yo tomaba otro taxi y él me decía que no, no, no, aquí va a estar bien; me ayudaron pidieron una patrulla y si efectivamente me ayudaron, no sé qué tan mal me hayan visto los policías que llamaron a la ambulancia, ya llegó la ambulancia me reviso y todo, y ya llegó mi familia y otros compañeros.

Les dijimos a los policías, mi patrón no quiso que se denunciara el hecho, porque le iban a detener el coche, y no quiso, dijo que iban a hacer más broncas, sacarlo del corralón y así entonces no quiso, ahí en la plaza si se dio el aviso, así, al día siguiente tuve que trabajar..., me exigía la cuenta, me asaltaron con lo de dos cuentas y ahora le debo a eso al patrón” (Laura, taxista, 48 años).

El testimonio de la señora Alma dice:

“Un señor subió al taxi y me pidió que lo llevara a Ecatepec, como es otro estado le dije que le cobraría más caro, me dijo que si, había mucho tráfico en la avenida central entonces llegamos a su destino como a las 9:00 pm se bajó del taxi y me dijo que ahorita me pagaba, se metió a una casa y después se subió al taxi, me sacó una pistola y me amordazo, me colocó en los asientos de atrás, me dijo que iba a utilizar el taxi para asaltar un Oxxo, me fue a dejar a una bodega abandonada y me dijo que no me moviera que me estaban vigilando y si hacía algo me iban a violar y matar, que ahorita me traía mi carro. Cuando se fue decidí salirme, tenía miedo de que me mataran, pensaba en mi familia, pero me pude desatar los pies, y comencé a pedir ayuda pero nadie me auxilio, toque la puerta de una casa y por la ventana me ayudaron a desatarme las manos, me dijo que esa zona era muy peligrosa y en esa bodega asesinaban personas, me dijo dónde estaba una estación de policía, al llegar los policías me auxiliaron después de muchos intentos recordé el número de mi casa, se me había olvidado todo, mi familia localizo el taxi, pero los policías no quisieron ir al lugar porque dijeron que hacía dos días acababan de matar a uno de sus compañeros en ese lugar, así que me cobraron \$3,000.00 pesos para acompañarnos a recuperar el taxi, lo encontramos con la puertas abiertas en un terreno baldío” (Alma, taxista, 43 años).

Aunque existe poca información en las dependencias del gobierno sobre la violencia que enfrentan día a día mujeres y hombres taxistas, testimonios como estos son un botón de

muestra de lo que sufren, no sólo como mujeres sino como mujeres conductoras de taxis en la Ciudad de México.

Cuando una persona comete un delito y/o se ve implicado el automóvil en dicho delito, en este caso el taxi es remitido, quedando bajo resguardo oficial por estar relacionados con algún delito, algunos son llevados a los corralones²⁸ y otros quedan a disposición de la autoridad. De cualquier manera, implica trámites y multas. Si se quiere o puede recuperar el automóvil, implica costos económicos y físicos que muchos “patrones” no quieren realizar y si existe la posibilidad de no hacerlo, la toman, aunque esto signifique no denunciar delitos tan graves como un secuestro o intento de violación.

La inseguridad y la violencia es algo que afecta a mujeres y hombres taxistas, sin embargo, esto no les afecta por igual.

Tabla 24: Violencia hacia las mujeres y los hombres taxistas en la Ciudad de México (entrevistas)

	Conductoras	Conductores
1	Robo	Ninguna
2	Sexual, verbal, discriminación y robo	Ninguna
3	Verbal	Robo y verbal
4	Sexual, verbal, discriminación y robo	Sexual, verbal, discriminación y robo
5	Sexual, verbal, discriminación y robo	Robo y verbal
6	Sexual, verbal, discriminación y robo	Verbal
7	Discriminación y verbal	Robo y verbal
8	Sexual, verbal, discriminación y robo	Robo y verbal

Fuente: Elaboración propia con base en las entrevistas realizadas entre enero y mayo de 2018

²⁸ El corralón es un depósito de vehículos, dónde se guardan y custodian los vehículos detenidos o accidentados en determinado territorio jurisdiccional.

Como se observa en la tabla 24, todas reportan haber sido víctimas de violencia verbal, cinco de las ocho mujeres taxistas de violencia sexual, robo y discriminación; mientras solamente uno de los conductores entrevistados reporto violencia sexual y discriminación. Se observa que las mujeres taxistas entrevistadas por lo menos han sufrido algún tipo de violencia, por lo tanto, al comparar con lo que reportaron los hombres taxistas, se puede concluir que la violencia no sólo se ejerce por el tipo de trabajo que realizan sino también por ser mujeres.

Tanto mujeres como hombres taxistas comentan tener preferencias por unas zonas de la ciudad para trabajar y hay unas zonas que consideran más seguras que otras.

Tabla 25: Zonas en las que prefieren y consideran más seguras para trabajar las mujeres taxistas en la Ciudad de México (entrevistas)

	Mujeres		Hombres	
	Zona de la Ciudad que prefieren trabajar	Zona que consideran más segura para trabajar	Zona de la Ciudad que prefieren trabajar	Zona que consideran más segura para trabajar
1	Sur	Sur	Norte	No hay
2	Sur	Sur	Sur	Sur
3	Centro	Centro	Sur	Sur
4	Norte	No hay	Centro	Centro
5	Sur	Sur	Norte	No hay
6	Norte	Norte	Toda la ciudad	No hay
7	Sur	Sur	Centro	Centro
8	Norte	No hay	Norte	No hay

Fuente: Elaboración propia con base en las entrevistas realizadas entre enero y mayo de 2018

En la tabla 25, se muestran las respuestas de las mujeres y hombres taxistas entrevistados (2018), se percibe que la zona en la que trabajan es la que consideran más segura, sin embargo hay las excepciones; por ejemplo en el renglón ocho de ambos sexos se observa

que aunque trabajan en el norte no consideran ningún lugar en la ciudad como seguro para trabajar.

Esta es la realidad con la que las mujeres taxistas trabajan día con día *“Mi realidad es trabajar, si no trabajo no como”* (Laura, taxista, 48 años). Un trabajo aparentemente sin patrón, un trabajo aparentemente “flexible” y “bien pagado”, un trabajo que esconde la explotación de las trabajadoras y los trabajadores.

“Es difícil la vida de la taxista” (Blanca, taxista, 71 años).

3.6 La doble jornada laboral

Cuando una mujer trabaja en las labores domésticas y además tiene un trabajo fuera del hogar, se da el fenómeno de la “doble jornada laboral”. Una, al realizar las labores domésticas asignadas o impuestas como: hacer la comida, llevar y traer a los niños a las escuelas y otras actividades como, lavar, planchar, limpiar la casa, etc. y otra en la ocupación en la cual trabajen.

Se pensaba que cuando las mujeres realizarán una actividad laboral como efecto habría cambios fundamentales, sin embargo, la condición económica no ha sido suficiente para la autonomía femenina (García & de Oliveira, Trabajo extradoméstico femenino y relaciones de género: una nueva mirada, 2004).

El ser conductoras de taxis es una actividad laboral muy “flexible”, en el sentido que les permite, por ejemplo, llevar a sus hijos a la escuela y también recogerlos; ir al supermercado en cualquier momento del día; atender cualquier emergencia familiar; ponerse sus horarios;

y trabajar tiempo extra si necesitan más dinero. De esta manera, no hay una separación de sus actividades domésticas y sus actividades laborales sino una conjugación ideal y/o necesaria para ellas.

“Cuando mis hijos eran pequeños, me levantaba temprano les daba de desayunar, los llevaba a la escuela, me iba a trabajar, iba por ellos a la escuela, pasaba por las cosas para hacerles de comer, llegaba a la casa y les hacía de comer, hacíamos sus tareas y a las 5:30 pm me iba a trabajar, ya regresaba tarde” (Laura, taxista, 48 años).

Suele pasar a menudo que, al hacer la parada a un taxi, el conductor o conductora niegue el servicio, una de las razones por las que sucede esto, es que los conductores y especialmente las conductoras, cuando es hora de realizar alguna actividad familiar o doméstica, buscan rutas cerca del lugar donde las tengan que realizar.

Una de las principales razones por las que las mujeres han decidido laborar como conductoras de taxis es porque les permite estar pendientes de su familia y ganar un ingreso, el poder conjuntar estos factores para ellas ha significado un gran logro, a pesar de lo arriesgado que pueda ser trabajar como conductoras de taxis.

Tabla 26: Personas que se encargan de las labores domésticas (entrevistas)

	Conductoras	Conductores
1	Ella	Familia
2	Ella	Él y su familia
3	Ella	Él y su familia
4	Ella	Él y su familia
5	Ella	Familia
6	Ella y su familia	Él y su familia
7	Ella y su familia	Familia
8	Ella	Familia

Fuente: Elaboración propia con base en las entrevistas realizadas entre enero y mayo de 2018

En la tabla 26, se muestran las personas que se encargan de las labores domésticas en los hogares de las conductoras y los conductores, se puede observar que seis mujeres taxistas entrevistadas se encargan de las labores domésticas y solamente dos reportaron dividir las labores domésticas con su familia, mientras que los conductores hombres, cuatro reportaron dividir las labores domésticas y cuatro reportaron que ellos no contribuyen con las labores domésticas.

Capítulo IV

Conclusiones

El presente capítulo se divide en tres apartados, en el primero se exponen las conclusiones generales a las que se llegó durante la investigación; en el segundo apartado se sugieren propuestas para mejorar la situación laboral de las mujeres conductoras de taxis en la Ciudad de México y el último apartado se proponen líneas de investigación como resultado de las carencias que se detectaron en cuestión de información e investigación a lo largo esta tesis.

4.1 Conclusiones generales de la tesis

En la presente investigación se retomó el concepto de Enrique de la Garza de trabajo no clásico para analizar el trabajo que realizan las conductoras y los conductores de taxis. Se utilizó este concepto porque se observaron características del trabajo de las conductoras y los conductores de taxis que concuerdan con la definición de trabajo no clásico.

La incorporación de las mujeres a los mercados de trabajo masculinizados es una realidad, para el caso de las conductoras de taxis, donde se muestra un comportamiento que concuerda con los ciclos económicos, es decir, cuando hay crisis aumenta el número de mujeres taxistas registradas en la Ciudad de México; por ejemplo, en 2007 se alcanzaron 666 registros, que representaron el 3.4% del total. Sin embargo, esta incorporación no se da en igual de condiciones para las mujeres que para los hombres.

Las mujeres y hombres taxistas no reciben un sueldo, sino que reciben un ingreso que depende de factores como la modalidad con que trabajen, si el automóvil es propio o no, si cuentan con algún crédito y de la jornada laboral. Sin embargo, existe aún una serie de obstáculos evidentes y no tan visibles que confirman un “marco de desigualdad” entre conductoras y conductores. Comenzando por los obstáculos más evidentes, las cuotas y condiciones que las dueñas o los dueños de los taxis imponen a taxistas mujeres son mayores que las impuestas a los hombres taxistas.

En el caso de los obstáculos que no son tan visibles existen varias consideraciones que agravan este marco de desigualdad, primordialmente las que involucran a la desigualdad de género persistente en México. En la mayoría de los casos, las mujeres taxistas de la Ciudad de México deben cumplir con una doble jornada, es decir, realizar trabajo remunerado como conductoras y realizar trabajo no remunerado como encargadas de las actividades domésticas y de cuidado.

De la misma forma, la imperante violencia de género contribuye a consolidar el marco de desigualdad en el que se insertan y desarrollan las conductoras de servicio de transporte privado en la capital del país. La incidencia de actos violentos y la gravedad de estos mismos son mayores en relación a la sufrida por sus colegas hombres.

Pueden existir también otras consideraciones importantes concernientes al tipo de servicio y de automóvil que utilizan las taxistas que acentúan el fenómeno de desigualdad y desprotección en el que laboran.

El estatuto de propiedad del automóvil es un factor determinante. El taxi puede ser propio o no. Cuando no son las propietarias o los propietarios y alquilan el taxi; a las dueñas o dueños de los automóviles se les refiere como “patrones” y se les “emplea” por medio de contratos de “palabra”, estos son acuerdos a los que llegan las conductoras y los conductores de taxis con las propietarias o los propietarios de los automóviles, estos a su vez reciben una “cuenta” al día como pago por el alquiler de su taxi. Sin embargo, los “contratos” suelen ser menos flexibles para las mujeres taxistas que para los hombres taxistas, por ejemplo, después de los delitos contra la señora Laura, su “patrón” le exigió la “cuenta”, y por miedo a que le quitaran el taxi ella accedió, las mujeres taxistas se ven obligadas a aceptar condiciones como esta con tal de que les permitan seguir trabajado, pues pocas y pocos propietarios son los que acceden a que una mujer conduzca su taxi.

Durante las entrevistas se encontró que cuatro de las ocho entrevistadas son propietarias, de las cuales dos tienen créditos automotrices y las que no tienen crédito trabajan con alguna aplicación. Cinco de los ocho entrevistados son propietarios, de los cuales solamente dos tienen créditos automotrices y estos trabajan por medio de Uber. Se encontró que las mujeres y hombres que trabajan con alguna aplicación tienen un nivel de estudios más alto que las mujeres y hombres taxistas.

Como se mencionó, el ser propietarias o propietarios y que tengan o no un crédito automotriz son variables que afectan sus ingresos.

Otra variable es la jornada laboral. Durante las entrevistas se encontró que las mujeres taxistas en promedio trabajan más horas que los hombres taxistas. Así como los horarios

en los que trabajan las mujeres taxistas no son los mismos que el de los hombres taxistas, cinco de las ocho mujeres entrevistadas dividen en dos su jornada laboral, una por la mañana y la otra por la tarde-noche, la razón principal es porque siete de las ocho entrevistadas son madres solteras, los progenitores de sus hijos no se hacen cargo de sus hijos en ningún aspecto, por lo que la razón principal por la que ellas ingresaron a ser taxistas es porque este trabajo les permite cuidar a sus hijos, actualmente algunos de sus hijos ya tienen hijos y ellas se encargan de apoyar en tiempo o económicamente a sus nietos e hijos. Entonces, las mujeres taxistas experimentan dobles jornadas laborales, una como conductoras de taxis y otra en las labores domésticas y de cuidado, en cambio, de los hombres taxistas, cinco de los ocho entrevistados es casado con hijos, solamente cuatro de los ocho entrevistados contribuyen a las labores del hogar, sin ser ellos los principales responsables de este trabajo.

El uso de aplicaciones es relativamente nuevo, por lo tanto, la antigüedad de las conductoras y conductores que trabajan con alguna aplicación es menor a 6 años, es decir, anteriormente trabajaban en otra cosa y fueron despedidos o renunciaron porque tienen mayores ingresos como conductoras y conductores. En cambio la antigüedad de las mujeres taxistas en promedio es de 13 años y de los hombres taxistas de 16 años.

Cada año se incrementa el número de mujeres que utilizan una aplicación para trabajar, y estas mujeres no necesariamente son madres, en ocasiones son personas con una carrera o preparatoria que estaban en los mercados laborales clásicos y por sus características decidieron tener más ingresos y el manejo de su tiempo.

Las mujeres y hombres taxistas experimentan problemas de salud. Entre los padecimientos que presentan son dolor de riñones, agotamiento, presión alta, dolor de rodilla, sobrepeso e infección en vías urinarias.

Los padecimientos de vías urinarias son especialmente agudos en las mujeres taxistas entrevistadas. La razón principal es que la anatomía de las mujeres es diferente a la de los hombres, entonces las mujeres retienen sus necesidades fisiológicas hasta encontrar un baño con condiciones mínimas de sanidad, los hombres normalmente llevan botellas donde realizan sus necesidades. La capacidad de ejecutar sus funciones biológicas de forma natural en cualquier entorno laboral también impulsa la masculinización del trabajo como taxista.

Existe violencia hacia las conductoras y conductores taxistas que no es contabilizada el ministerio público de la Ciudad de México; sin embargo, durante la investigación se obtuvieron testimonios que sustentan lo antes mencionado. Se obtuvo que dos de los ocho conductores reportaron no haber sufrido ningún tipo de violencia, mientras las ocho conductoras reportaron haber sufrido por lo menos un tipo de violencia, solo un conductor reporto haber sufrido violencia sexual y discriminación, mientras seis de las conductoras reportaron haber sufrido discriminación y cinco violencia sexual.

Ante esta situación las mujeres taxistas han modificado su apariencia, la mayoría utiliza el cabello corto para ser confundidas y estar menos expuestas a la delincuencia y a la discriminación de pasajeros y conductores automovilistas, así mismo han aprendido a

seleccionar a su pasaje y prefieren trabajar en bases o sitios del sur, norte y centro de la ciudad donde se sienten más seguras.

El simple hecho de ser mujer ya es algo peligroso en la Ciudad de México, pero el ser mujer y taxista es todavía más arriesgado, se incrementa la violencia sexual ejercida sobre ellas, los robos con violencia y la discriminación, lo que se ha convertido en parte de su vida cotidiana; sin embargo, las mujeres siguen incorporándose como conductoras taxistas porque les permite cuidar de su familia mientras las sostienen económicamente, la mayoría de ellas son madres solteras y no cuentan con ningún apoyo familiar, por lo tanto, se habla de mujeres mayores a los 35 años. Esto las ha obligado a buscar trabajos donde puedan compaginar su vida y labores familiares con el sustento económico, el ser taxista a pesar de los riesgos ha sido una de las mejores opciones para ellas.

Las desigualdades entre las conductoras y los conductores taxistas se presentan desde que van a solicitar trabajar un taxi, a pesar de que las mujeres trabajan más que los hombres taxistas ellas siguen ganando menos. Las tarjetas que les permiten trabajar en una base o sitio son más caras que para hombres. Otro obstáculo es el no poder trabajar en las madrugadas por el mayor riesgo que implica, que es en la jornada donde se obtiene mayores ingresos (sin embargo, algunas de ellas reportan haberlo hecho por la necesidad de un gasto urgente que tenían que cubrir). El tener que hacer sus necesidades fisiológicas en un baño público y tratar de que este sea lo más higiénico posible para no enfermarse, la discriminación de pasajeros al no querer abordar taxis conducidos por mujeres o los asaltos con violencia.

Como indicó la hipótesis, las conductoras de taxis durante la incorporación y una vez incorporadas tienen un marco de desigualdad en cuestión de ingresos, contratos y discriminación a comparación de los conductores taxistas, además que las mujeres sufren dobles jornadas de trabajo y mayor violencia por desempeñar el mismo trabajo.

4.2 Propuestas

Se necesita la elaboración de estadísticas por sexo, en muchos sectores laborales, hoy en día todavía no existen datos especificados por sexo, es decir, todavía no elaboran estadísticas a detalle, en el cual se pueda observar, por ejemplo, cuántas mujeres trabajan, cuál es su salario o que edades tienen.

En este tenor, se hace necesario la generación de estadísticas y trabajos de investigación que contemplen a mujeres y hombres por separado y no, como un total, pues existen diferencias de ingresos, prestaciones, edad, etc. que no se pueden cuantificar sino se realizan trabajos que contemplen las diferencias.

Se recomienda la iniciativa de una de las entrevistadas de contar con un sistema de luces de color rojo y azul para que los taxistas puedan avisar que están en peligro.

El sistema se ejecuta de la siguiente manera: en los faros delanteros y traseros poner un sistema por medio del cual, los y las taxistas puedan tocar un “botón de pánico” y cambiar el color de los faros si se sienten en peligro, entonces si se suben un asaltante, ellas y ellos podrán apretar el botón que cambiara las luces a rojo o azul para que las autoridades puedan detectar que están en peligro.

También es necesario que las empresas privadas tengan una ventanilla de transparencia para que los datos estadísticos que necesiten cualquier investigador o público en general puedan ser obtenidos, puesto que fue muy difícil obtener los datos que se presentan y para algunos años no se pudo encontrar la información.

4.3 Líneas de investigación

Si bien, es cierto, que cada vez hay más información estadística que incluya la diferencia entre mujeres y hombres, incluso hay estudios realizados; por ejemplo, el Atlas de Género de INEGI, en el cual se dan datos sobre población, trabajo, salud, entre otros; sigue sin ser suficiente la información estadística disponible sobre todo en los sectores donde los trabajos eran masculinos. Por lo tanto, la poca información por sexo dificulta las investigaciones sobre mujeres trabajadoras en el país, pues no todos los sectores laborales tienen datos disponibles.

Es de suma importancia que cada vez que se levanten datos sobre cualquier rama, sobre cualquier índice económico o social, se recuerde que las mujeres participan activamente en la economía del país. Y no como un todo, porque lamentablemente no se presentan las mismas oportunidades o barreras para que las mujeres y los hombres realicen algún trabajo en el país.

En este trabajo de investigación no se pudieron obtener datos sobre los trabajos que realizan las mujeres como conductoras de las aplicaciones Cabify, Yaxi y de las otras modalidades

de taxi como taxis piratas, bicitaxis, ecotaxis, moto taxis. Se espera que se abran investigaciones sobre las mujeres en estos rubros.

Es necesario que se investigue sobre los delitos a las conductoras y los conductores de taxis, que se levanten encuestas sobre los delitos de los que son víctimas. Muchos taxistas no hacen la denuncia ante la autoridad pues para ellos implica un día perdido en el cual no les van a dar solución o apoyo. Pero las y los conductores son víctimas de delitos.

Bibliografía

- Abascal, A. C. (2009). "El servicio público del taxi". En J. Fernandez Ruiz, G. C. Farías, & F. O. Salas, *Régimen Jurídico del Urbanismo. Memorias del Primer Congreso de Derecho Administrativo Mexicano* (págs. 225 - 257). Ciudad de México: Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM. Recuperado el 28 de febrero de 2018, de Jurídicas UNAM: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/6/2735/11.pdf>
- Alma. (15 de abril de 2018). "Las mujeres taxistas en la Ciudad de México, 2002-2017". (I. Lopez, Entrevistador)
- Ana. (25 de marzo de 2018). "Las mujeres taxistas en la Ciudad de México, 2002-2017". (I. Lopez, Entrevistador)
- Bautista, M. (3 de julio de 2017). "*La mujer que inventó los taxis rosas*". (R. VICE, Ed.) Recuperado el 2 de febrero de 2018, de https://www.vice.com/es_mx/article/mbaekv/la-mujer-que-invento-los-taxis-rosas
- Beck, U. (2000). "Un nuevo mundo feliz". En *La precariedad del trabajo en la era de la globalización*. Buenos Aires: Paidós.
- Charis Gómez, R. (2016). "El contrato individual y la relación de trabajo en México". En P. Kurczyn Villalobos, *Estudios Jurídicos en Homenaje al Doctor Nestor de Buen Lozano* (págs. 217-234). Ciudad de México: Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM. Recuperado el 16 de mayo de 2018, de Jurídicas UNAM: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/3/1090/13.pdf>
- Cruz, F. (19 de mayo de 2017). "Usuarios de taxis o Uber; cada quincena, 9 robos a bordo". *Excelsior*. Recuperado el 07 de mayo de 2018, de <http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2017/05/19/1164430>
- Cruz, L. L. (julio de 2016). *Un proceso de trabajo especializado y denso: los taxistas de la Ciudad de México (Tesis para obtener el grado de maestra)*. Obtenido de UAM: <http://tesiuami.izt.uam.mx/uam/asp/am/presentatesis.php?recno=17319&docs=UAMI17319.pdf>
- de la Garza Toledo, E. (2010). "*Hacia un concepto apliado de trabajo*". Ciudad de México: Barcelona:Anthropos/Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa, División de Ciencias Sociales y Humanidades.
- de la Garza, T. E. (2000). "La flexibilización del trabajo en América Latina". En E. d. (coord.), *Tratado latinoamericano de sociología del trabajo*. Ciudad de México: COLMEX, FLACSO.
- de la Garza, T. E. (2005). "*Del concepto ampliado de trabajo al de sujeto laboral ampliado*". (C. L. CLACSO, Ed.) Recuperado el 21 de marzo de 2018, de Sindicatos y nuevos movimientos sociales en América Latina: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/gt/20101109024216/1intro.pdf>
- de la Garza, T. E. (2010). "*Hacia un concepto ampliado de trabajo*". Barcelona: Anthropos.

- de la Garza, T. E. (mayo de 2011). "Trabajo no clásico, acción y organización colectiva". Ciudad de México, México: Metropolitana-Iztapalapa, Universidad Autónoma; Editores, Plaza y Valdés. Recuperado el 11 de marzo de 2018, de <http://www.izt.uam.mx/sotraem/NovedadesEditoriales/Trabajonoclasico.pdf>
- Diana. (22 de febrero de 2018). "Mujeres taxistas de la Ciudad de México, 2002-2017". (I. Lopez, Entrevistador)
- Domínguez, F. I. (2008). *"El taxi inteligente"*. México.
- EconomíaHoy. (13 de marzo de 2017). "Ellas manejan: LauDrive, app que ofrece transporte seguro para mujeres". (R. EconomíaHoy, Ed.) *EconomíaHoy.mx*. Recuperado el 15 de febrero de 2018, de <http://www.economiahoy.mx/emprendedores-eAm-mx/noticias/8219322/03/17/Ellas-manejan-LauDrive-transporte-seguro-para-mujeres.html>
- Elidet Soto, G. P. (25 de junio de 2015). Recuperado el 23 de noviembre de 2017, de Rev Vértigo Político: <http://www.vertigopolitico.com/articulo/33281/El-millonario-negocio-de-los-sitios-de-taxi-detras-de-la-guerra-contra-Uber>
- Fernández Arras, A. (2016). "La extinción como destino del contrato ley en México". En P. K. Villalobos, *Ensayos Jurídicos en Homenaje al Dr. Nestor del Buen Lozano* (págs. 299-320). Ciudad de México: Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM. Recuperado el 16 de mayo de 2018, de <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/3/1090/17.pdf>
- Forbes. (24 de julio de 2017). *"Uber anuncia inversión de más de 6,800 millones de pesos en México"*. (R. FORBES, Editor) Recuperado el 20 de enero de 2018, de Forbes: <https://www.forbes.com.mx/uber-anuncia-inversion-de-mas-de-6800-millones-de-pesos-en-mexico/>
- García, B. (1989). "La importancia del trabajo no asalariado en la economía urbana". *Estudios demográficos y urbanos*, 4(3), 439-463. Recuperado el 24 de mayo de 2018, de Estudios demográficos y urbanos: estudiosdemograficosyurbanos.colmex.mx/index.php/edu/article/download/735/728
- García, B., & de Oliveira, O. (2004). Trabajo extradoméstico femenino y relaciones de género: una nueva mirada. En *Estudios Demográficos y Urbanos* (págs. 145-180). Ciudad de México: Colegio de México.
- Gobierno de la CDMX, El Colegio de México, ONUMujeres. (febrero de 2017). *"Diagnóstico sobre la violencia contra las mujeres y las niñas en el transporte público de la Ciudad de México"*. Recuperado el 1 de mayo de 2018, de http://inmujeres.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Foro%20Global%20Ciudades%20Seguras/Diagnostico_Ciudades_y_Espacios_Publicos.pdf
- Góchez, A. (24 de febrero de 2017). *"Laudrive, la app que ofrece seguridad a mujeres en taxi"*. Recuperado el 26 de enero de 2017, de Récord: <http://www.record.com.mx/contra/laudrive-la-app-que-ofrece-seguridad-mujeres-en-taxis>
- Gómez, C. V. (19 de abril de 2017). *"Cuando aparecieron los taxis en la Ciudad de México"*. (E. Universal, Editor) Recuperado el 17 de febrero de 2018, de <http://www.eluniversal.com.mx/entrada-de->

opinion/colaboracion/mochilazo-en-el-tiempo/nacion/sociedad/2017/04/19/cuando-aparecieron

- Gorz, A. (1982). *"Adiós al proletariado (Más allá del socialismo)"*. Barcelona: Ediciones 2001.
- Guerrero, O. T., & Guerrero, J. L. (2017). *Mujeres en la policía : miradas feministas sobre su experiencia y su entorno laboral*. Ciudad de México: UNAM.
- Hernández, A. (17 de Septiembre de 2017). *"Ni Cabify ni Uber... Laudrive, el transporte para ellas"*. (Excelsior, Editor) Recuperado el 13 de Diciembre de 2017, de <http://www.excelsior.com.mx/nacional/2017/09/17/1189008>
- Hernández, Y. R., & Galindo, R. V. (septiembre-diciembre de 2016). *Modelo de gestión del servicio de transporte UBER. ¿Quién pierde y quién gana?* (UAEM, Editor) Recuperado el 24 de mayo de 2018, de <http://www.redalyc.org/pdf/676/67650281008.pdf>
- INEGI. (2005). *"Mujeres y Hombres en México 2005"*. Recuperado el 05 de marzo de 2018, de http://cedoc.inmujeres.gob.mx/documentos_download/100774.pdf
- INEGI. (2009). *Transportes*. Recuperado el 1 de mayo de 2018, de <http://cuentame.inegi.org.mx/economia/parque/transportes.html>
- INEGI. (2015). *"Mujeres y Hombres en México 2015"*. INEGI. México: INEGI. Recuperado el 04 de abril de 2018, de http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/Productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/702825075019.pdf
- INEGI. (2016). *"Mujeres y Hombres 2016"*. INEGI. México: INEGI. Recuperado el 04 de abril de 2018, de http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/Productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/702825084097.pdf
- INEGI. (2017). *"Sistema Integrado de Estadísticas sobre Violencia contra las mujeres"*. Recuperado el 27 de enero de 2018, de <https://sc.inegi.org.mx/SIESVIM1/paginas/consultas/inicio.jsf>
- Instituto Nacional de Emprendedores. (9 de enero de 2018). *"Laudrive"*. Recuperado el 3 de febrero de 2018, de [gob.mx: https://www.inadem.gob.mx/laudrive/](https://www.inadem.gob.mx/laudrive/)
- Laudrive. (2017). *"Términos y condiciones"*. Recuperado el 02 de marzo de 2018, de <https://www.laudrive.com/terminos.php>
- Laura, T. (24 de abril de 2018). Entrevista. (I. Lopez, Entrevistador) Ciudad de México.
- López, G. F. (1 de octubre de 2017). *"La demanda de Laudrive, opción de taxi seguro para mujeres, se dispara con los feminicidios"*. (Sinembargo, Editor) Recuperado el 28 de enero de 2018, de <http://www.sinembargo.mx/01-10-2017/3318705>
- Lucas, N., & Pineda, Á. (12 de Marzo de 2016). *"Uber exprime a sus socios para ser el líder"*. (E. Economista, Editor) Recuperado el 15 de febrero de 2018, de <https://www.economista.com.mx/tecnologia/Uber-exprime-a-sus-socios-para-ser-el-lider-20160312-0026.html>

- Lupita. (1 de mayo de 2018). Entrevista. *Taxista, 54 años*. Ciudad de México, México.
- Maldonado, B. L. (2010). "Un vínculo necesario: el género y los mercados de trabajo". En L. t. economía. Ciudad de México: PUEG.
- María. (15 de mayo de 2018). Mujeres taxistas en la Ciudad de México. (I. Lopez, Entrevistador)
- Márquez, A. Y., & Márquez, O. A. (Julio-Septiembre de 2016). "*Participación femenina en el mercado laboral de México al primer trimestre de 2016*". (R. E. Actual, Editor) Recuperado el 29 de enero de 2018, de http://web.uaemex.mx/feconomia/Publicaciones/e903/Yeni_y_Oscar.pdf
- Marx, K. (1974). *Manuscritos economía y filosofía* (Quinta ed.). Madrid, España: Alianza Editorial.
- Montes, R. (5 de diciembre de 2011). "*Taxis, en sus distintas modalidades*". (E. Universal, Ed.) Recuperado el 10 de diciembre de 2017, de El Universal.mx: <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad/109247.html>
- Notimex. (7 de marzo de 2016). "*Uber llega a un millón 200 mil usuarios en México*". (E. Financiero, Editor) Recuperado el 20 de diciembre de 2018, de El Financiero: <http://www.elfinanciero.com.mx/empresas/uber-llega-a-un-millon-200-mil-usuarios-en-mexico.html>
- Organización Internacional del Trabajo. (2015). "*Economía informal*". Recuperado el 24 de mayo de 2018, de <http://www.ilo.org/global/topics/employment-promotion/informal-economy/lang-es/index.htm>
- Orozco, E. J. (mayo de 25 de 2017). "*La economía informal en México*". (U. d. Colima, Editor) Recuperado el 27 de mayo de 2018, de De Economía y algo más: <http://portal.ucol.mx/content/micrositios/131/file/A5EconomiayAlgoMas.pdf>
- Ortíz, O., Esquinca, M., & Salcedo, J. (2016). "Participación económica y social de las mujeres". *Conferencia Nacional de Secretarios de Trabajo*. México: <http://conasetra.stps.gob.mx/index.html>. Obtenido de <http://conasetra.stps.gob.mx/index.html>
- Paz, C. (18 de Septiembre de 2017). "*Laudrive, el "Cabify" conducido por y para mujeres*". Recuperado el 16 de febrero de 2018, de Milenio: http://www.milenio.com/negocios/emprendedores/laudrive-transporte_exclusivo_mujeres-taxi-uber-cabify-app-emprendedores-milenio_0_948505443.html
- Pogliaghi, L. (septiembre de 2002). *Entre el control y la libertad: configuraciones de trabajo, identidad y acción colectiva de los taxistas de la ciudad de México (Tesis para obtener el grado de maestra)*. (UAM, Ed.) Recuperado el 15 de noviembre de 2017, de <http://tesiuami.izt.uam.mx/uam/aspuam/presentatesis.php?recno=15814&docs=UAMI15814.pdf>
- Portes, A. y. (2004). *Empleo y desigualdad urbanos bajo el libre mercado. Consecuencias del experimento neoliberal*. Recuperado el 1 de mayo de 2018, de Nueva Sociedad(193): http://nuso.org/media/articles/downloads/3220_1.pdf
- Proceso. (noviembre de 25 de 2017). "*Hallan asesinada a Alma Rosa, conductora de Uber que estaba desaparecida en Chihuahua*". Obtenido de Proceso.com.mx:

<https://www.proceso.com.mx/512642/hallan-asesinada-a-alma-rosa-conductora-uber-desaparecida-en-chihuahua>

- Puig Hernández, C. A. (2016). ¿Qué es, en realidad, el contrato colectivo de trabajo? En P. Kurczyn Villalobos, *Estudios Jurídicos en Homenaje al Doctor Nestor de Buen Lozano* (págs. 673-714). Ciudad de México: Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM. Recuperado el 16 de mayo de 2018, de Jurídicas UNAM: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/3/1090/38.pdf>
- Reuters. (10 de Julio de 2015). "*Límitaran el número de autos a Uber en el DF*". (Excelsior, Editor) Recuperado el 15 de diciembre de 2017, de Excelsior: <http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2015/07/10/1034044>
- Reuters. (10 de Marzo de 2017). "*Busca Uber tener más conductoras*". (REFORMA, Ed.) Recuperado el 11 de enero de 2018, de Reforma: <http://www.reforma.com/aplicacioneslibre/articulo/default.aspx?id=485570&md5=f200c2bcb2711cfdee14b042e8b1cd47&ta=0dfdbac11765226904c16cb9ad1b2efe>
- Ricardo, D. (2014). "Sobre el Valor". En *Principios de Economía Política y Tributación* (J. B. B., N. Wolf, & J. Estrada, Trans., Primera edición en español ed., Vol. 1, págs. 9-70). México: Fondo de Cultura Económica.
- Rivero, J. G. (2008). "*El trabajo: enajenación, valorización y subsunción al capital. Apuntes del trabajo asalariado en Marx*". (Laberinto, Editor) Recuperado el 24 de mayo de 2018, de laberinto.uma.es/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid
- Rocha, M. G., & Latapí, A. E. (2007). "Familia, Trabajo y Sociedades: el caso de México". En E. d. Toledo, *Nuevos Enfoques Teóricos y los Estudios Laborales* (págs. 243-276). Ciudad de México: UAM.
- Ruiz, J. F. (2002). *Servicios Públicos Municipales*. México: Instituto Nacional De Administración Pública A.C.; UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas. Recuperado el 26 de febrero de 2018, de <http://www.inafed.gob.mx/work/models/inafed/Resource/332/1/images/serviciospblicosmunicipales.pdf>
- Sánchez, L. (24 de abril de 2018). Entrevista.
- SETRAVI. (s.f.). *Secretaría de Transportes y Vialidad del Gobierno de la Ciudad de México*.
- Sistema de Solicitudes de Información de la Ciudad de México INFOMEXDF. (2018). "*Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, SEMOVI*". Recuperado el noviembre de 2017, de Información estadística de registros de taxis en la Ciudad de México de 2002 a 2017.
- SoftDoit, S.L. (s.f.). "*¿Qué son las Aplicaciones Informáticas?*". Recuperado el 3 de mayo de 2018, de <https://www.softwaredoit.es/definicion/definicion-aplicaciones-informaticas.html>
- Time Uber. (7 de octubre de 2017). "*Uber México: Datos Reales no Fake news*". (T. Uber, Productor) Recuperado el 25 de enero de 2018, de Time Uber (vídeo web): <https://www.youtube.com/watch?v=WtRpLD7bdml&t=8s>
- Tourliere, M. (14 de febrero de 2018). A 41% de los mexicanos no les alcanza para comprar la canasta básica: Coneval. *Proceso*. Recuperado el 03 de mayo de 2018, de

<https://www.proceso.com.mx/522580/41-de-los-mexicanos-no-les-alcanza-para-comprar-la-canasta-basica-coneval>

Uber. (24 de febrero de 2016). *Uber Sala de Prensa*. (U. Chile, Productor) Recuperado el 13 de diciembre de 2017, de ¿Qué es Uber y como usarlo?: <https://www.uber.com/es-CL/newsroom/que-es-uber-y-como-usarlo/>

Uber Mx. (2016). *Socios Uber Mx*. Recuperado el 17 de enero de 2018, de <http://www.sociosuber.mx/>

Uber Technologies Inc. (2018). *"Estimador de tarifas Uber"*. Recuperado el 02 de marzo de 2018, de <https://www.uber.com/es-MX/fare-estimate/>

Uber Technologies Inc. (2018). *"Requisitos de autos en la Ciudad de México"*. Recuperado el 02 de marzo de 2018, de <https://www.uber.com/es-MX/drive/mexico-city/vehicle-requirements/>

UNID. (s.f.). *"Condiciones laborales en derecho del trabajo"*. Recuperado el 16 de mayo de 2018, de Universidad Interamericana para el Desarrollo: http://moodle2.unid.edu.mx/dts_cursos_mdI/ejec/DE/CT/S11/CT11_Lectura.pdf

Vazquez Pérez, T. (s.f.). *DIAGNÓSTICO SOBRE LA VIOLENCIA DE GÉNERO Y SOCIAL EN LA CIUDAD DE MÉXICO*. Recuperado el 1 de mayo de 2018, de Centro de Investigaciones para la Equidad Política Pública y Desarrollo, S.C.: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/159755/2010_OVSyG_DF_3_CIFE.pdf

Vejar, J. (2014). *La precariedad laboral, modernidad y modernización capitalista: Una contribución al debate desde América Latina*. Recuperado el 24 de mayo de 2018, de Núcleo Básico de Revistas Científicas Argentinas: <http://www.unse.edu.ar/trabajosociedad/23%20JULIAN%20Dasten%20precariedad%20laboral.pdf>

Anexo 1



CUESTIONARIO A MUJERES CONDUCTORAS DE TAXIS



LA INFORMACIÓN OBTENIDA DE ESTE CUESTIONARIO ES TOTALMENTE ANÓNIMA²⁹

♣ Datos Generales:	
Edad:	
Nivel de estudios:	
Estado Civil:	
No. de hijos (si el caso):	
Edades de los hijos (si el caso):	
Delegación de residencia:	

1. **¿En qué trabajaba antes de ser conductora de taxi?**

R=

2. **¿Cuál fue el motivo por el que comenzó a trabajar como conductora de taxi?**

²⁹ Toda información obtenida de dicho cuestionario sólo y exclusivamente se utilizará con fines académicos para realizar la tesis de licenciatura en la Facultad de Economía de la UNAM. La identidad de las entrevistadas queda totalmente anónima. No es necesario dar su nombre ni dirección. Cuando se termine la investigación y en caso de que así lo requiera, se le hará llegar una copia vía correo electrónico de la investigación

R=

3. **¿Cuántos años lleva trabajando como conductora de taxi?**

R=

4. **¿Su taxi es propio?**

R=

5. **¿Sus placas son propias o rentadas?**

R=

6. **¿En qué zona de la ciudad prefiere trabajar?**

R=

7. **¿Cuál es la zona más segura de la ciudad para trabajar como conductora de taxi?**

a) norte b) centro c) sur d) oriente e) poniente

8. **¿Cuántas horas al día trabaja como conductora de taxi?**

R=

9. **¿Cuál es su horario normalmente de trabajo?**

R=

10. **¿Pertenece algún sindicato? ¿Cuál?**

R=

11. **¿Tiene alguna actividad política relacionada con su ocupación como taxista?
¿Cuál?**

R=

12. **¿Trabaja con alguna aplicación? ¿Cuál?**

R=

13. **¿Cuáles son los requisitos para trabajar como conductora de taxi en la CDMX?**

R=

14. **¿Cuenta con alguna prestación social (seguro social, bonos, créditos, vacaciones)?**

R=

15. **¿Hasta cuándo piensa seguir en este trabajo?**

R=

16. **¿Cómo se organiza para llevar acabo sus actividades laborales, domésticas y políticas?**

R=

17. **¿Quién se ocupa de las labores domésticas?**

a) Yo b) Mi familia y yo c) Familiar d) Otro

18. **¿Considera que le ha dado independencia trabajar como conductora de taxi?**

R=

19. **¿Cuántas horas duerme?**

R=

20. **¿Ha experimentado algún tipo de padecimiento físico desde que trabaja como conductora de taxi? ¿Cuál?**

R=

21. **¿Cuál es su ingreso promedio al día que percibe como conductora de taxi?**

R=

22. ¿Considera que su ingreso es suficiente para solventar sus gastos de usted y su familia?

R=

23. ¿Cuáles son los problemas que tiene como conductora de taxi?

R=

24. ¿Ha sufrido algún tipo de violencia por trabajar como conductora de taxi?

a) Verbal b) Sexual c) Discriminación d) Robo e) Física

25. ¿Cómo es la relación con sus compañeros taxistas?

a) Muy buena y solidaria b) Buena c) Mala

26. ¿Cómo es la relación con sus compañeras taxistas?

a) Muy buena y solidaria b) Buena c) Mala

27. ¿Tiene alguna propuesta para solucionar estos problemas que tiene como conductora de taxis?

R=