



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE QUERÉTARO

FACULTAD DE PSICOLOGÍA

MAESTRÍA EN ESTUDIOS MULTIDISCIPLINARIOS SOBRE EL TRABAJO

Representación social del trabajo:

Operadoras del transporte público en Morelia, Michoacán

TESIS

**Para obtener el grado de Maestría en Estudios Multidisciplinarios
sobre el Trabajo**

Presenta:

Lic. Hilda Figueroa Ochoa

Dirigida por:

Dra. Oliva Solís Hernández

Santiago de Querétaro, Querétaro.

Agosto de 2017



Universidad Autónoma de Querétaro
Facultad de Psicología
Maestría en Estudios Multidisciplinarios Sobre el Trabajo

Representación social del trabajo: Operadoras del transporte público en Morelia, Michoacán

Opción de titulación
Tesis

Que como parte de los requisitos para obtener el Grado de Maestría en estudios multidisciplinarios sobre el trabajo

Presenta:

Lic. Hilda Figueroa Ochoa

Dirigido por:

Dra. Oliva Solís Hernández

Dra. Oliva Solís Hernández
Presidente


Firma

Dra. Candi Uribe Pineda
Secretario


Firma

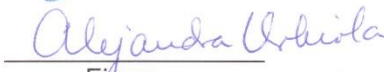
Dra. Miriam Herrera Aguilar
Vocal

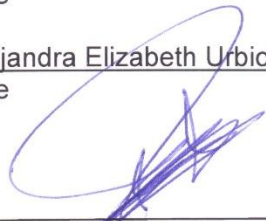

Firma

Dr. Rolando Javier Salinas García
Suplente


Firma

Dra. Alejandra Elizabeth Urbiola Solís
Suplente


Firma



Lic. Manuel Fernando Gamboa Márquez
Director de la Facultad de Psicología



Dra. Ma. Guadalupe Flavia Loarca Piña
Directora de Investigación y Posgrado

Centro Universitario
Querétaro, Qro.
Agosto, 2017

RESUMEN

Esta investigación trata sobre la forma como se piensa y es vivenciado el trabajo femenino en espacios masculinizados, como lo es el transporte público. Dado que el fenómeno del trabajo es muy amplio, esta indagación se ve limitada a analizar, a través de la teoría de representaciones sociales, los significados e imágenes sobre el trabajo que las conductoras del transporte público de pasajeros construyen y las condiciones de trabajo que perciben, todo ello desde la perspectiva de género. Los hombres y las mujeres que laboran en espacios tradicionalmente masculinos no tienen la misma posición, ni los mismos obstáculos que enfrentar dentro de estos espacios laborales, por lo que el género es una categoría que ayuda a vislumbrar la complejidad del fenómeno. La teoría de representaciones sociales, aunada a la categoría género, brinda una perspectiva conceptual para abordar las vivencias que las operadoras del transporte tienen sobre su trabajo y la manera como los compañeros varones piensan sobre ellas. Se recurrió a la metodología cualitativa con enfoque fenomenológico y se utilizó como estrategia de análisis la teoría fundamentada. En los resultados se muestra que las representaciones sociales en torno al trabajo de operadoras(es) del transporte público en Morelia, en términos generales, están ancladas en la cultura, lo que permite reproducir los estereotipos de género y la división sexo-genérica del trabajo. Sin embargo, la inserción de las mujeres a un espacio de trabajo masculinizado y la percepción de que el trabajo es una fuente de autonomía e independencia para éstas nos permite atisbar algunos espacios de quiebre en el modelo tradicional, espacios que no están exentos de contradicciones y de sacrificios como lo expresaron las propias mujeres. El género atraviesa la forma no sólo en que se relacionan varones y mujeres en el trabajo, sino también las representaciones que se hacen en torno al mismo.

(Palabras clave: Representaciones sociales, trabajadoras del transporte público, trabajo, género, Morelia)

ABSTRACT

This study focuses on the way people think and experience women's work in masculine environments, as it is public transportation. As work phenomena is very wide, this research is limited to analyze, through the Social Representations Theory, the meanings and images on work built by public transportation female drivers and working conditions perceived, all of them from the gender approach. Man and women working in traditionally masculine spaces have neither the same position nor the same obstacles to face in these working environments, so gender is a category that helps visualizing the complexity of the situation. Social Representations Theory, altogether with the gender category, gives us a conceptual perspective to face experiences that female drivers have in their work and the way their male partners think about them. Qualitative methodology with phenomenological approach and Grounded Theory as analysis strategy were used. Results show that social representations related to female drivers of public transportation in Morelia, in general, are based on culture, which enables the reproduction of gender stereotypes and work division by gender. Nevertheless, women's incorporation in a masculinized working environment and the idea that work is a source of autonomy and independence for women, allows us to find breakdowns areas in the traditional model, areas not free from contradiction and sacrifices as women have expressed. Gender may affect not only the way men and women relate to each other in work, but also the representations made around it.

(Key words: Social representations, public transportation, female drivers, work, gender, Morelia)

Dedico esta tesis a **Ariadna Celeste**, quien nació con maestría, para que en tu mundo las posibilidades sean más amplias.

AGRADECIMIENTOS

Te expreso mi gratitud Miguel Angel Gaspar Arreola, porque desde que te conozco me has apoyado y me has animado a continuar aún en las situaciones más difíciles, sin dinero, sin casa, con bebé recién nacida, con emociones desbordadas. Tu abrazo y tus palabras me recordaron a cada momento que era posible, que no estoy sola y que soy capaz. Eres mi ángel, gracias.

Le agradezco a mi padre y a mi madre, quienes de todas las maneras en que podían apoyarme lo hicieron. Mi madre que dejó su casa para venir a cuidar lo más valioso para mí y así dedicar algunas horas al estudio; mi padre que estuvo siempre pendiente de lo que necesitábamos se aseguró de que no nos hiciera falta nada. Gracias a ustedes tuve el privilegio de estudiar y además de decidir qué y dónde.

Gracias al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT), por el soporte económico que me brindó en el curso de la maestría, aportándome el CVU 664725 y la beca número 573653, que fue muy importante al momento de llegar a una ciudad nueva para estudiar lo que quería.

También, agradezco a la Universidad Autónoma de Querétaro (UAQ), por abrirme la puerta en su institución; así como a la Unidad Multidisciplinaria de Estudios Sobre el Trabajo (UMEST) y a sus profesores por su pensamiento crítico y por su sensibilidad ante situaciones personales complicadas.

Recordaré siempre el apoyo que la estancia infantil “Bienestar UAQ” me ha brindado durante el transcurso de la maestría, pues sin ellos no habría sido posible combinar la maternidad con un posgrado. La calidad humana del personal y la disponibilidad de su coordinador Sergio Colón me llevó generar la confianza de que mi hija estaba bien cuidada mientras yo podía concentrarme en los estudios. Gracias.

Deseo expresar mi reconocimiento a mi asesora, la Dra. Oliva Solís Hernández, quien en todo momento estuvo disponible para resolver mis dudas e

inquietudes. Agradezco su guía, sus reflexiones y sobre todo su escucha. Y doy las gracias porque en cada una de las lecciones que impartía sabía despertar el interés de sus estudiantes.

Me siento agradecida con el Dr. Jupiter Ramos y el Dr. Ulises Ávila Sotomayor, de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo (UMSNH), por su interés en mi trabajo de tesis, admiraré siempre sus grandes mentes. Gracias por sus consejos y en especial por su apoyo en la realización de entrevistas.

Reconozco con gratitud a las señoras Yolanda Arreola Morales y Olga Zarco, quienes colaboraron en la transcripción de entrevistas, una actividad dificultosa que requirió de gran cantidad de su tiempo.

Por último, pero de gran importancia para esta investigación que sin ellas y ellos no habría llegado a ningún lugar, quiero agradecer a los choferes que a pesar de la renuencia de sus compañeros accedieron a ser entrevistados; y en especial a las conductoras del transporte público, las señoras Gaby, Yadira, Guadalupe, Heydi, y María Guadalupe que tomaron parte de su tiempo para contarme su historia, a todas ustedes muchas gracias.

ÍNDICE DE CONTENIDO

RESUMEN	I
ABSTRACT	II
DEDICATORIA	III
AGRADECIMIENTOS	IV
ÍNDICE DE CONTENIDO	VI
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	VIII
ÍNDICE DE TABLAS.....	VIII
ÍNDICE DE MAPAS	VIII
ÍNDICE DE DIAGRAMAS.....	VIII
INTRODUCCIÓN	1
ANTECEDENTES	1
<i>Panorama general del trabajo: del ámbito internacional al nacional</i>	1
<i>El sector Transportes</i>	8
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	23
<i>Preguntas de investigación</i>	24
<i>Objetivos de la investigación</i>	25
<i>Supuestos de la investigación</i>	26
<i>Justificación</i>	27
CAPÍTULO I. MARCO TEÓRICO.....	31
1.1. TEORÍA DE LAS REPRESENTACIONES SOCIALES	31
1.1.1. <i>Antecedentes: el nacimiento de una teoría</i>	32
1.1.2. <i>Representación social: acercamiento a un concepto inalcanzable</i>	37
1.1.3. <i>Epistemología: la estructura sobre la que se tejieron los hilos</i>	38
1.1.4. <i>Estructura de una representación social: el orden del caos dentro de una totalidad</i>	41
1.1.5. <i>Funciones que se dan por las representaciones sociales en la cotidianidad</i> ...	45
1.1.6. <i>Alcances y delimitación de la teoría de representaciones sociales dentro de esta investigación</i>	46
1.2. GÉNERO Y TRABAJO	49
1.2.1. <i>Breve historia de las mujeres y su incorporación al trabajo remunerado</i>	49
1.2.2. <i>El género como categoría analítica</i>	56
1.2.3. <i>Desde la sociología del trabajo</i>	58
1.2.4. <i>Una perspectiva sexuada del trabajo</i>	62
CAPÍTULO II. DISEÑO METODOLÓGICO	68
2.1. INVESTIGACIÓN CUALITATIVA	68
2.2. METODOLOGÍA FENOMENOLÓGICA.....	69
2.2.1 <i>Fenomenología trascendental</i>	70

2.2.2	<i>Fenomenología sociológica</i>	73
2.2.3	<i>Pasos que se siguieron de la metodología fenomenológica</i>	79
2.3.	LA TEORÍA FUNDAMENTADA COMO HERRAMIENTA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE CATEGORÍAS DE ANÁLISIS.....	80
2.4.	CUADROS DE OPERACIONALIZACIÓN	82
2.4.1.	<i>Cuadro operacional 1</i>	83
2.4.2.	<i>Cuadro operacional 2</i>	84
2.4.3.	<i>Cuadro operacional 3</i>	85
2.5.	EL UNIVERSO DE INVESTIGACIÓN Y LA MUESTRA	86
2.5.1.	<i>Universo de investigación</i>	86
2.5.2.	<i>La muestra</i>	86
2.6.	LAS HERRAMIENTAS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE DATOS	88
2.6.1.	<i>Entrevista en profundidad</i>	88
2.6.2.	<i>La observación</i>	92
CAPÍTULO III. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.....		95
3.1.	DIMENSIÓN DE ANÁLISIS: SIGNIFICADOS SOBRE EL TRABAJO	95
3.1.1	<i>Información: Pertenencia grupal y ubicación social</i>	96
3.1.2.	<i>Actitud: componentes afectivos y orientación evaluativa sobre el trabajo</i> ..	107
3.1.3.	<i>Campo de la representación: categorías de significados</i>	112
3.2.	DIMENSIÓN DE ANÁLISIS: IMÁGENES CONSTRUIDAS QUE INFLUYEN EN LA PRÁCTICA DEL TRABAJO	122
3.2.1.	<i>El chofer ideal</i>	122
3.2.2.	<i>La choferesa vs. el chofer</i>	123
3.2.3.	<i>Otras imágenes que aparecen en el discurso</i>	125
3.3.	DIMENSIÓN DE ANÁLISIS: PERCEPCIÓN DE LAS CONDICIONES DE TRABAJO	131
3.3.1.	<i>Condiciones de inserción al mercado laboral</i>	131
3.3.2.	<i>Salario y prestaciones</i>	133
3.3.3.	<i>Participación en toma de decisiones y sindicatos</i>	134
3.3.4.	<i>Relaciones sociales de género en el trabajo</i>	136
3.3.5.	<i>Condiciones de higiene y seguridad</i>	139
3.3.6.	<i>Horario de trabajo</i>	139
3.3.7.	<i>Condición de doble jornada y condición de suelo pegajoso</i>	140
3.3.8.	<i>Segregación horizontal y vertical de los y las trabajadoras del transporte público</i>	143
CONCLUSIONES GENERALES.....		146
	APORTES TEÓRICOS	146
	APORTES METODOLÓGICOS.....	147
	APORTES EMPÍRICOS	148
	LIMITACIONES Y RECOMENDACIONES	154
BIBLIOGRAFÍA.....		156
ANEXOS		165
	ANEXO 1. GUÍA DE ENTREVISTA.....	165
	ANEXO 2. GUÍA DE OBSERVACIÓN	167

ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICA 1. DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LA POBLACIÓN OCUPADA POR SEXO, SEGÚN TIPO DE ACTIVIDAD ECONÓMICA TERCIARIA	8
GRÁFICA 2. PERSONAL OCUPADO SEGÚN MODALIDAD DE TRANSPORTE, 2012	9
GRÁFICA 3. PARTICIPACIÓN DE LAS MUJERES EN EL PERSONAL OCUPADO SEGÚN MODALIDAD DE TRANSPORTE, 2012	10
GRÁFICA 4. DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE HOMBRES Y MUJERES EN EL PERSONAL OCUPADO EN TRANSPORTE, 2012	10
GRÁFICA 5. PERSONAL OCUPADO EN TRANSPORTES SEGÚN TIPO DE CONTRATACIÓN, 2012	11
GRÁFICA 6. POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA POR SEXO, EN EL MUNICIPIO DE MORELIA	19
GRÁFICA 7. POBLACIÓN OCUPADA POR SECTOR DE ACTIVIDAD ECONÓMICA, SEGÚN SEXO, EN LA CIUDAD DE MORELIA 2010.....	20
GRÁFICA 8. POBLACIÓN OCUPADA EN EL SECTOR TERCIARIO POR RAMA DE ACTIVIDAD, SEGÚN SEXO, EN LA CIUDAD DE MORELIA 2014	21
GRÁFICA 9. POBLACIÓN OCUPADA EN TRANSPORTES, COMUNICACIONES, CORREO Y ALMACENAMIENTO, POR SEXO EN LA CIUDAD DE MORELIA 2014.....	22

ÍNDICE DE TABLAS

TABLA 1. INFORMACIÓN GENERAL SOBRE LAS ENTREVISTADAS Y LOS ENTREVISTADOS.....	90
TABLA 2. INFORMANTES CLAVE SEGÚN SEXO.....	98
TABLA 3. INFORMANTES CLAVE SEGÚN TIPO DE ORGANIZACIÓN A LA QUE PERTENECEN.....	100

ÍNDICE DE MAPAS

MAPA 1. UBICACIÓN DE LOS SITIOS DE TAXI TOUR EN LA CIUDAD DE MORELIA	101
MAPA 2. RECORRIDO DE LA COMBI MORADA 1.....	104
MAPA 3. RECORRIDO DE LA COMBI GUINDA 2	105
MAPA 4. RECORRIDO DE LA COMBI CORAL	106

ÍNDICE DE DIAGRAMAS

DIAGRAMA 1. ACTITUD HACIA LA ACTIVIDAD.....	108
DIAGRAMA 2. CAMPO DE LA REPRESENTACIÓN.....	116
DIAGRAMA 3. CATEGORÍA: EL COSTO DEL TRABAJO.....	118
DIAGRAMA 4. OTRAS IMÁGENES QUE INFLUYEN EN LA REPRESENTACIÓN	128

INTRODUCCIÓN

En esta introducción se aborda el problema de investigación que se divide en dos partes, los antecedentes y el planteamiento del problema. En la parte inicial se hace una breve reseña del panorama internacional y de la historia reciente del país con la finalidad de comprender de forma amplia las condiciones estructurales que afectan los trabajos en México, en este mismo apartado se proporcionan datos sobre el sector transportes para poner en contexto el fenómeno estudiado. En la segunda parte, referente al planteamiento del problema, se formulan las preguntas y objetivos de investigación, así también se exponen los supuestos y la justificación. Para concluir con la introducción se presentan las diferentes partes que componen este escrito.

ANTECEDENTES

El trabajo es un fenómeno social muy amplio que se ha construido a través de una larga historia y ha tenido muchas transformaciones, de manera que no es posible en este escrito ahondar tan ampliamente sobre él. Partiendo de este supuesto, en esta investigación, recuperamos sólo los últimos años de su desarrollo en el ámbito internacional y de su historia en México para dar cuenta de las condiciones estructurales que lo caracterizan en nuestros días y, dentro de este marco, contextualizar el caso de estudio. Por lo tanto, la presentación se hace en dos niveles: en un primer momento presentamos la situación internacional, la cual no podemos obviar en tanto que vivimos en un mundo globalizado, para luego centrar nuestra atención en el caso mexicano.

Panorama general del trabajo: del ámbito internacional al nacional

Durante la década de 1980 y principios de 1990 el neoliberalismo se consolidó en el mundo como el nuevo sistema económico imperante. Dentro de este modelo, el mercado financiero quedó bajo el control de las empresas transnacionales; los países en desarrollo pasaron a ser proveedores de mano de obra barata, mientras las economías avanzadas comenzaron a fabricar productos de tecnología compleja. El sureste asiático se convirtió en uno de los polos

industriales más poderosos y dinámicos del planeta, pero para incrementar los niveles de producción, las transnacionales necesitaban muchos trabajadores con salarios bajos (y en condiciones de trabajo casi de esclavitud), por lo que la Inversión Extranjera Directa (IED) se trasladó a países emergentes (América Latina), donde impusieron una política de fragmentación de la producción a los gobiernos, instalando empresas ensambladoras y maquiladoras con el objetivo de exportar (González y Martín, 2014).

Las condiciones laborales que se presentan para los trabajadores contemporáneos de México se fueron moldeando una vez que éstas políticas fueron abiertamente aceptadas, sellando su compromiso al firmarse el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) (donde se integraron economías asimétricas, dando gran poder de decisión a Estados Unidos) (Vidales, 1996). La entrada en vigor del TLCAN significó para el país el ingreso del neoliberalismo, lo que implicó el inicio del fin del estado benefactor, con las consiguientes pérdidas tanto para la economía nacional como para el trabajador.

Bajo este nuevo modelo, México se convirtió en un país de maquilas, primero en la zona fronteriza del norte y, más tarde, en el centro del país, a donde se desplazaron las inversiones por contar con la mano de obra y con la infraestructura necesarias para sus actividades económicas (De la O, 2007; Contreras y Munguía, 2007; Gómez, 2004). Al continuar con el esquema de las maquiladoras, México se convirtió en una plataforma de exportación. Pero, siguiendo los dictados de los organismos internacionales, el Estado se retiró de las actividades productivas; lo que significó la venta y desaparición de empresas públicas y ramas productivas (González y Martín, 2014), se permitió además la participación del capital privado en las áreas de comunicación, vía satelital y los ferrocarriles¹.

Para mantener la ventaja competitiva de México (es decir, la mano de

¹ Algunos ejemplos de empresas paraestatales que se vendieron o desaparecieron son Vehículos Automotores Mexicanos y Renault de México, así como empresas fundidoras, productoras de hierro y acero, de aviación, de bienes de capital, ingenios azucareros, textiles, teléfonos, fábricas de material y equipo ferroviario (Vidales, 1996).

obra barata) se disminuyeron los salarios reales² y se introdujo la flexibilidad laboral³, de esta manera se redujo el costo de la fuerza de trabajo. México aseguró las exportaciones al mercado más dinámico del mundo, Estados Unidos. Empero, el modelo maquilador no aporta casi nada a la economía mexicana, "...de cada dólar exportado sólo 2 centavos se quedan en México" (González y Martín, 2014: 158); por consiguiente, el nivel de vida de la población descendió, aumentando los índices de pobreza e indigencia (en 1989 eran de 20.9 % y 6.1 % respectivamente; en 2010 aumentaron a 36.3 %, y 13.3 %, según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, CEPAL, 2012) (González y Martín, 2014)

Lo anterior afectó la calidad de los empleos en México, que se vio disminuida, incluso en la creación de nuevos puestos de trabajo asalariados que resultaron insuficientes. Se toma en cuenta que "...la población no puede persistir en el desempleo. [Por lo que] En estas ocasiones generalmente se recurre al autoempleo, a los micronegocios, o a la explotación de pequeños predios agrícolas, opciones que la mayoría de las veces no permiten una sobrevivencia digna" (García, 2006: 24). Incluso, se puede decir que "Entre los trabajadores asalariados ha aumentado el porcentaje de los que ganan poco, tienen relaciones de trabajo inestables y carecen de seguridad social y otras prestaciones" (Rendón, 2004: 53).

² Los salarios de 1987 a 2014 han acumulado una pérdida de 78.66 % de su valor, como consecuencia del incremento al precio de la Canasta Alimentaria Recomendable, según el Centro de Análisis Multidisciplinario (CAM) de la UNAM. Informe consultado en: <http://cam.economia.unam.mx/el-salario-minimo-en-mexico-de-la-pobreza-la-miseria-perdida-del-78-66-del-poder-adquisitivo-del-salario-reporte-de-investigacion-117/>

³ Desde la corriente neoclásica, se entiende que: "...la concepción de flexibilidad consiste en la eliminación de todo tipo de obstáculos para que los mecanismos del mercado se encarguen de modo espontáneo de asignar el factor trabajo en cuanto a precio y empleo. Flexibilizar el mercado de trabajo es flexibilizar la oferta y demanda de trabajadores, facilitando la contratación y despido e individualizando formas de pago de acuerdo con la productividad marginal (De la Garza, 2000b); es decir, desde este aspecto, la protección del trabajador a través del estado de bienestar, la representatividad del trabajador vía sindicatos, la estabilidad laboral y la garantía de las percepciones salariales mínimas son vistas como una 'traba' que imposibilita el uso eficiente del factor trabajo y no permite la adecuada maximización de las ganancias" (Ibarra y González, 2010: 38).

Si bien, la precariedad en el trabajo siempre ha existido (aunque en diferentes grados), se ha generado una situación laboral donde abundan los empleos precarios. Cuyas principales características son la inestabilidad (al no tener seguridad del tiempo que se conservará un empleo), las jornadas de trabajo muy reducidas o muy extensas⁴, con bajos salarios y sin seguro, ni prestaciones de ley (Salas y Zepeda, 2003). Con estas condiciones laborales, no es de extrañar que la pobreza se haya intensificado, ya que ésta se refiere a “...la carencia de recursos materiales suficientes para atender las necesidades básicas de una población determinada, que impide vivir de una forma digna” (Jiménez, 2008: 176).

Para Osorio (2006) “El trabajo, como trabajo útil, es condición de vida del hombre, al permitir la gestación de valores de uso, de bienes que permiten su vida y la reproducción de la sociedad” (Osorio, 2006: 79). Desde una perspectiva marxista menciona que, al trabajador, en el capitalismo salvaje de México, no se le puede separar de su corporeidad, la fuerza de trabajo es tiempo de vida (existencia) que se vende como mercancía con la finalidad de subsistir, ya que carece de medios de producción propios. Empujado por las condiciones políticas y estructurales del país (la pobreza, la disminución del salario real, la escasez de empleos, el no tener otra forma de obtener lo que necesita para sobrevivir, etc.) se ve obligado a aceptar situaciones de cuasi esclavitud, con la idea de que es libre de ofrecer su fuerza de trabajo (Osorio, 2006).

La CEPAL y la Organización Internacional del trabajo (OIT) en su informe *Coyuntura laboral en América Latina y el Caribe* comunicaron que el desempleo subiría a 6.6% en América Latina durante el 2015. En México, en el primer semestre, se registró un 5.1 % de desempleo, además de que se denunció que existe una carencia de empleos productivos, asalariados y de calidad, por lo que se esperaba un aumento del empleo informal y por cuenta propia, el incremento de la pobreza y la desigualdad (CEPAL y OIT, 2015).

La OIT en su informe *Perspectivas sociales y de empleo en el mundo*:

⁴ Según la CEPAL (2013), en los países europeos las personas trabajan 37 horas semanales, mientras que en América Latina y el Caribe se trabajan más de 40 horas. En México la jornada laboral durante el 2011 fue de 46 horas semanales.

Tendencias 2015 pronostica una polarización entre los empleos altamente calificados y los menos calificados, disminuyendo el nivel medio, lo que impactaría sobre los ingresos del trabajo. Para mejorar su situación profesional, los trabajadores, se enfrentan a un mayor nivel de requerimientos como son adicionar competencias y ampliar su educación formal. Debido a que la mayoría no está en condiciones de cumplir con tales exigencias, se prevé un aumento de trabajadores en el sector servicios a nivel mundial. Además, el informe indica que el desempleo afecta en su mayoría a los jóvenes, especialmente a las mujeres jóvenes; ya que en América Latina el desempleo de los hombres es del 5.3 %, mientras que el de las mujeres es del 7.7 % (Idem.)

El sector industrial ya venía perdiendo importancia en la década de 1980, por lo que se aceleró la terciarización de la fuerza de trabajo urbana (García y De Oliveira, 2001), la precarización del empleo lleva a que el sector terciario continúe en aumento. El Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) presentó los resultados de la Encuesta Nacional de Ocupación y empleo (ENOE) durante el trimestre julio-septiembre del 2015, donde se observa que de la población ocupada con relación al sector económico en el que labora, 6.8 millones de personas (13.4 % del total) trabajan en el sector primario; 12.6 millones (24.8 %) en el secundario o industrial, y 31 millones (61.2 %) están en el terciario o de los servicios (el restante 0.6 % no especificó su actividad económica). Sin embargo, el 57.8 % de la población ocupada trabaja en la informalidad.

Es dentro del sector terciario, un sector en crecimiento, donde encontramos los transportes y comunicaciones. La situación descrita en párrafos anteriores afecta a todos los trabajadores e influye también sobre aquellos que tienen al transporte público como ocupación. Pero, antes de revisar las generalidades del sector transportes, se retoman algunos datos sobre el trabajo femenino en México. Ya que la problemática no es sólo el trabajo en términos abstractos, sino analizar el trabajo en función del género.

Diferencias de género en la población ocupada.

En la república mexicana hay una proporción casi equilibrada de hombres y mujeres⁵, también es así dentro de la población que se considera en edad productiva (de 15 años en adelante) donde los datos del INEGI⁶ muestran que el 47.48 % son hombres y el 52.52 % son mujeres (una leve mayoría de 5.03 puntos porcentuales). Sin embargo, en los datos de la Población Económicamente Activa (PEA) ocupada, podemos encontrar que el 61.79 % son hombres y el 38.21 % son mujeres, es una desproporción considerable.

A simple vista se podría pensar que las mujeres no desarrollan el potencial económico correspondiente, pero el trabajo femenino es un fenómeno complejo. No es una casualidad que las mujeres económicamente activas son el 43.41 % (del total de mujeres de 15 años y más), mientras que los hombres económicamente activos son el 77.59 % (del total de hombres de 15 años y más) (ENOE II, 2016). Esta desigualdad de proporciones se debe a situaciones culturales y sociales dentro de un proceso histórico⁷.

Esta es una circunstancia que al tener su origen en la cultura es posible encontrar en distintos niveles, impregnada en las distintas entidades federativas y ciudades del país⁸, como una estructura que (por lo menos en sus partes más esenciales) es equivalente, debido a que refleja el pensamiento social, que marca el actuar de la gente en los escenarios cotidianos del trabajo.

El INEGI (2014b) publicó el proyecto *Mujeres y Hombres en México 2013* donde definió (de manera amplia) el concepto de trabajo, siendo éste "...el desarrollo de las actividades realizadas por personas de cualquier edad, con el fin de producir bienes o prestar servicios para el consumo de terceros, el

⁵ El Consejo Nacional de Población (CONAPO) proyectó para mediados de 2016 un total de 122 273 473 aproximado de habitantes, de los cuales el 48.78 % son hombres y el 51.22 % son mujeres, son apenas 2.44 puntos porcentuales más de mujeres.

⁶ ENOE II, 2016.

⁷ Este tema se revisará más ampliamente en el marco teórico.

⁸ Por ejemplo, en Michoacán de la participación en el trabajo remunerado, el 63.76 % son hombres y el 36.24 % son mujeres. Del total de hombres de 14 y más años en Michoacán el 75.77 % participa en la PEA, mientras que del total de mujeres apenas el 38.96 % pertenece a la PEA.

autoconsumo o para el bienestar familiar” (:76), de esta manera las estadísticas presentadas en dicho proyecto muestran tanto el trabajo remunerado como el no remunerado.

En dicho informe, exponen el panorama general de México, en estadísticas de la población ocupada donde las mujeres trabajan de 10 a 12 horas más que los hombres a la semana, en la población desocupada las mujeres laboran entre 28 y 44 horas mientras que los hombres tienen un rango de 8 a 15 horas semanales. La carga de trabajo de las mujeres es mayor independientemente de la edad, la escolaridad, la ocupación, el estado civil, etc. Sin embargo, en el trabajo que es remunerado, son los hombres quienes más participan y en general obtienen mayores ingresos que las mujeres en el mismo trabajo⁹.

En la población ocupada las diferencias en la participación de hombres y mujeres se encuentran además en el tipo de trabajo, ocupación o profesión que se lleva a cabo; por ejemplo, la enfermería, que se considera como espacio feminizado, ya que a través de los discursos se le atribuyen cualidades “femeninas” fundadas en los estereotipos de género, como son la atención y el cuidado de las personas (Tolentino, 2007). También existen muchas profesiones masculinizadas como lo son las ingenierías vinculadas con la tecnología (Beraud, 2007) y oficios como el de chofer del transporte público.

Y de la misma manera en que son pocos los hombres que se incorporan en los espacios de trabajo feminizado son pocas las mujeres que se introducen en ocupaciones a las que se les atribuyen cualidades “masculinas”. En esta investigación se estudia la vivencia de las mujeres que trabajan como operadoras de transporte público de pasajeros, tomando en cuenta que la gran mayoría de las personas que se dedican al transporte son hombres.

Hasta aquí un pequeño esbozo de las condiciones del trabajo en México,

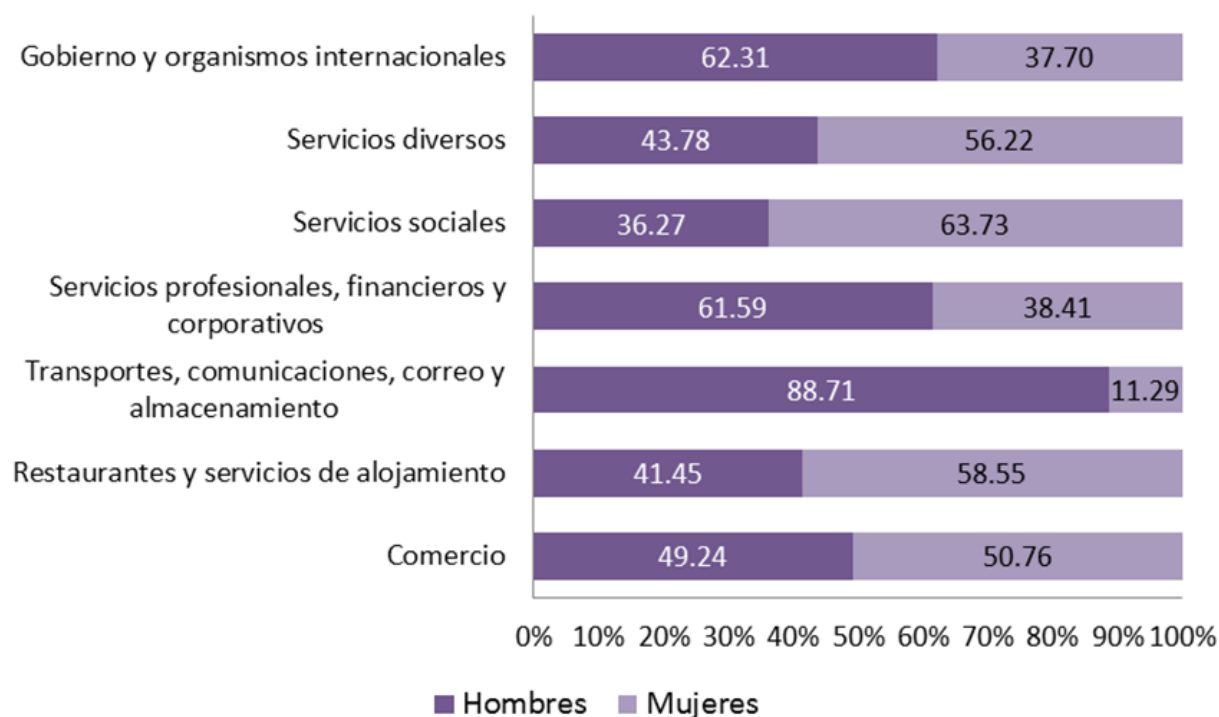
⁹ La información del proyecto se obtuvo de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE) 2012 (segundo trimestre), y el Módulo de Trayectorias Laborales (MOTRAL).

para abordar a continuación algunos datos generales sobre el transporte, tema que se relaciona directamente con el objeto de este estudio.

El sector Transportes

Como se mencionó anteriormente, en el sector terciario participa más de la mitad de la población ocupada en México, éste es también el sector donde participan más mujeres¹⁰. Sin embargo, no ocurre así en relación con los transportes, comunicaciones, correo y almacenamiento, en estos trabajos es donde se tiene menos participación femenina dentro de esta rama, como se puede observar en la *Gráfica 1*, las mujeres son sólo el 11.29 % (ENOE III, 2014) del total de personas que trabajan en esas actividades.

Gráfica 1. Distribución porcentual de la población ocupada por sexo, según tipo de actividad económica terciaria

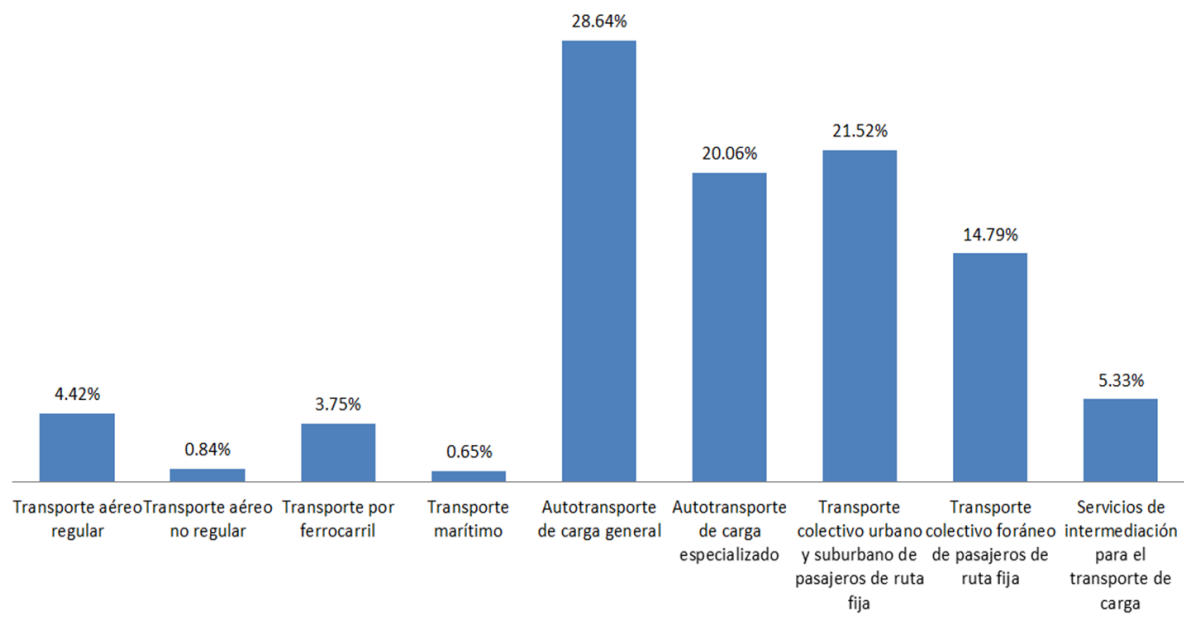


Fuente: Elaboración propia a partir de la ENOE III, 2014.

¹⁰ Según la ENOE III 2014, del total de la PEA ocupada en el sector terciario el 51.22 % son hombres y el 48.78 % son mujeres.

El subsector transportes tiene las siguientes ramas de actividad: transporte aéreo regular, transporte aéreo no regular, transporte por ferrocarril, transporte marítimo, autotransporte de carga general, autotransporte de carga especializado, transporte colectivo urbano y suburbano de pasajeros de ruta fija, transporte colectivo foráneo de pasajeros de ruta fija y, por último, los servicios de intermediación para el transporte de carga (véase *Gráfica 2*).

Gráfica 2. Personal ocupado según modalidad de transporte, 2012

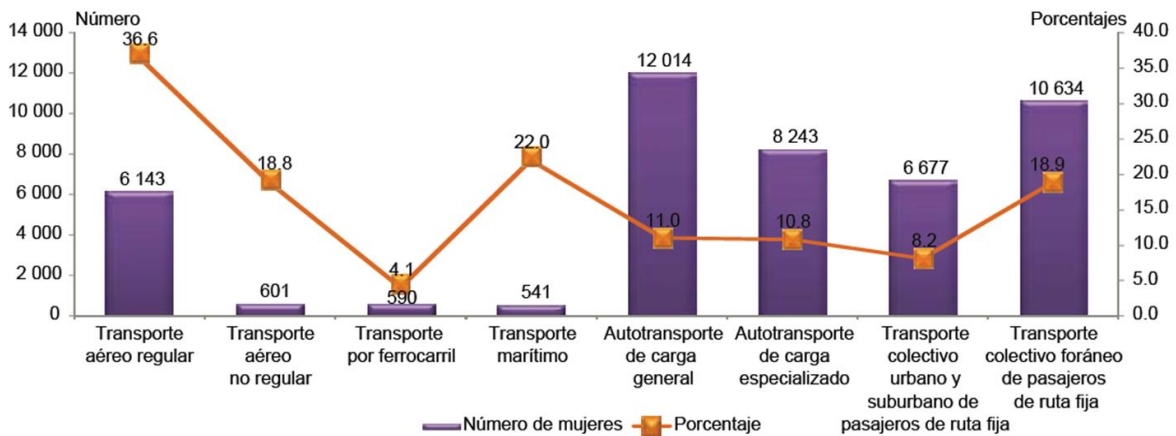


Nota: La agrupación presentada obedece al Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte, México (SCIAN 2007). **Fuente:** Elaboración propia a partir de la Encuesta Anual de Transportes 2013 (datos 2012) INEGI.

“Las unidades de transporte colectivo de pasajeros con rutas fijas urbanas y foráneas se destacan por ser las dos ramas productivas que mantienen en su estructura ocupacional los porcentajes más altos de empleados remunerados (94 y 90.8 %, respectivamente)” (INEGI, 2014c). Esta es una de las razones por las cuales esta investigación se centra en el transporte colectivo urbano y suburbano de pasajeros de ruta fija, donde agregamos a los autos de alquiler. Otra de las razones es la facilidad de acceso a las bases y sitios donde se concentran las unidades del transporte público dentro de la urbe moreliana.

En el transporte colectivo urbano y suburbano de pasajeros de ruta fija, a nivel nacional, participan 6 677 mujeres que constituyen el 8.2 % del personal. Es la segunda rama con menos participación femenina después del transporte por ferrocarril. En la rama de transporte colectivo foráneo de pasajeros de ruta fija participan 10 634 mujeres (el 18.9 %) en el país (véase *Gráfica 3*).

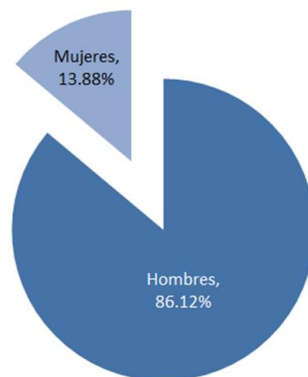
Gráfica 3. Participación de las mujeres en el personal ocupado según modalidad de transporte, 2012



Fuente: INEGI. Perfil de los transportes de México. 2014.

De un total de 380 670 personas que trabajan en los servicios de transporte, las mujeres conforman solamente el 13.88 % del total del personal (casi 53 mil), mientras que los hombres conforman el 86.12 %, una sobresaliente mayoría (véase *Gráfica 4*).

Gráfica 4. Distribución porcentual de hombres y mujeres en el personal ocupado en transporte, 2012



Fuente: Elaboración propia a partir de la EAT 2013 (datos 2012) INEGI.

Dentro del personal que trabaja en el sector transportes el 82.92 % son trabajadores remunerados, los propietarios forman parte de apenas 1.54 % del total, el resto son personal suministrado por otra razón social (13.61 %) y personal por comisiones sin sueldo base (véase *Gráfica 5*).

Gráfica 5. Personal ocupado en transportes según tipo de contratación, 2012



Fuente: Elaboración propia a partir de la EAT 2013 (datos 2012) INEGI.

La situación contractual de las mujeres en el sector transportes, según el *Perfil de los transportes de México*, aparte de diferenciarse de los hombres en cantidad, también se distingue en el tipo de contrato que tienen, "...del total del personal ocupado, dependiente de las empresas transportistas, que recibe sueldos o salarios, 87.7 % son hombres y 12.3 %, mujeres. Sin embargo, cuando la contratación es por intermediación de un tercero [es decir, por subcontratación], la proporción de mujeres suministradas crece al doble respecto a la categoría de personas remuneradas" (INEGI, 2014c: 12).

Además de los datos a nivel nacional, encontramos determinada reglamentación para el transporte público en cada estado, en seguida algunos datos sobre la participación de la mujer en los transportes del estado de

Michoacán de Ocampo y su reglamentación.

Los transportes en Michoacán

En el año 2003 el INEGI hizo una publicación titulada *Las Mujeres en Michoacán de Ocampo*, con datos del año 2000, donde muestra sobre el sector de transportes, correos y almacenamiento, que la población ocupada femenina que participaba era de apenas 0.6 % (2105 mujeres). Para el tercer trimestre del 2014, el total de la población ocupada en esa misma área era de 58 466 personas, de las cuales el 92.34 % son hombres y el 7.66% son mujeres (equivalente a 4 477).

En el año 2000 de la población distribuida por *ocupación principal* del total de operadores de transporte, el 99.2 % eran hombres y el 0.8 % eran mujeres, es decir que apenas 412 mujeres tenían como ocupación principal operadoras de transporte en el año 2000, dentro del Estado de Michoacán de Ocampo¹¹.

En la *Ley de comunicaciones y transportes del Estado de Michoacán*, se define (en el artículo 7º) al servicio público de autotransporte como "...el traslado de personas, equipaje y carga por calles y caminos de jurisdicción estatal, en vehículos autorizados y mediante el pago de una retribución en numerario, en las condiciones que establecen esta Ley y su Reglamento" (Congreso de Michoacán de Ocampo, 1982: 2).

Dentro de la clasificación del servicio, encontramos tres principales divisiones (artículo 24):

- I. Autotransporte de personas.
- II. Autotransporte de carga.
- III. Autotransporte mixto (de pasajeros, equipaje y carga).

Para esta investigación interesa el autotransporte de personas, que además tiene la siguiente subdivisión:

¹¹ Lamentablemente el INEGI no publicó más información sobre la ocupación principal de la población después del año 2000, así que no se pueden cotejar con datos actuales.

- a) Servicio urbano, suburbano y foráneo de primera y segunda clases;
- b) Servicio colectivo urbano, suburbano y foráneo;
- c) Servicio de autos de alquiler y,
- d) Servicio de turismo.

De utilidad para la investigación son el inciso b y el c que laboran dentro de la ciudad de Morelia. Estos servicios son definidos en la Ley como:

“Artículo 27

Servicio colectivo urbano, suburbano y foráneo de transporte de personas, será el que se preste en vehículos cerrados, automóvil o camioneta, que estará sujeto a itinerario, tarifa por pasajero y podrá tener o no horario determinado.

Artículo 28

Servicio de autos de alquiler será el que se preste a personas, en automóviles cerrados, con tarifa determinada, sin horario ni itinerario fijos” (Congreso de Michoacán de Ocampo, 1982: 5).

El Artículo 16 sobre las concesiones y permisos del servicio público de autotransporte dice que “...corresponde al Ejecutivo del Estado la facultad de otorgar, cancelar o modificar concesiones y permisos a las personas físicas o morales para la prestación de dicho servicio, sin más limitaciones que las que imponga el interés del público” (Congreso de Michoacán de Ocampo, 1982: 3). En el *Reglamento de la Ley de comunicaciones y transportes del Estado de Michoacán* (Artículo 2º), concesión y permiso son definidas de la siguiente manera:

“(REFORMADO, P. O. 18 DE FEBRERO DEL 2004)

X. Concesión: Es el acto unilateral de derecho público, por medio del cual el Ejecutivo del Estado otorga autorización a una persona física o moral para prestar mediante una remuneración autorizada, el servicio de transporte de personas o cosas en las vías públicas de jurisdicción estatal en vehículos autorizados, de acuerdo a la Ley y al presente Reglamento.

(REFORMADO, P. O. 18 DE FEBRERO DEL 2004)

XI. Título de Concesión: Es el documento por el que se materializa la autorización susceptible de renovación, que otorga el Ejecutivo del Estado, a favor de una

persona física o moral para prestar mediante una remuneración autorizada, el servicio de transporte de personas o cosas en las vías públicas de jurisdicción estatal en vehículos autorizados, de acuerdo a su modalidad.

(REFORMADO, P. O. 18 DE FEBRERO DEL 2004)

XII. Permiso: Es el acto unilateral por medio del cual, el Ejecutivo del Estado otorga autorización hasta por un mes susceptible de renovación, a una persona física o moral, para prestar mediante una remuneración autorizada, el servicio de transporte de personas o cosas en las vías públicas de jurisdicción estatal en vehículos autorizados, conforme a la Ley y el presente Reglamento.

(REFORMADO, P. O. 18 DE FEBRERO DEL 2004)

XIII. Título de Permiso: Es el documento por el cual se materializa la autorización hasta por un mes susceptible de renovación, que otorga el Ejecutivo del Estado a favor de una persona física o moral, para la prestación del servicio público de transporte de personas o cosas en las vías públicas de jurisdicción estatal, en vehículos autorizados de acuerdo a su modalidad” (Poder Ejecutivo del Estado, 1999: 3-4).

En este mismo Reglamento se precisa sobre el conductor del transporte público que “Es la persona autorizada mediante licencia de chofer de servicio público, para conducir cualquier vehículo de motor terrestre que preste servicio de transporte de pasajeros y carga, incluyendo transportes escolares y especializado” (Poder Ejecutivo del Estado, 1999: 4). Según la *Ley de tránsito y vialidad del Estado de Michoacán* (artículo 35) la expedición de licencias de chofer del servicio público de autotransporte en todas sus modalidades es reservado a la Comisión Coordinadora del Transporte Público de Michoacán (COCOTRA) (Congreso de Michoacán de Ocampo, 2002).

Un dato que se puede notar en las leyes y reglamentos del transporte público es que las palabras utilizadas para referirse a la persona que conduce la unidad esta siempre en masculino y no se hace referencia en ningún momento a sus formas en femenino como pueden ser choferesa, conductora u operadora. Lo cual se podría explicar por la escasa participación femenina en dicha actividad, como se ha puesto de manifiesto unas páginas atrás, y por un componente

histórico social que ha dispuesto una construcción de la actividad como masculina.

Tomando en cuenta la información anterior, en este trabajo estudiaremos a las mujeres que operan vehículos en el servicio público de autotransporte de personas en las modalidades de servicio colectivo urbano, suburbano; y en servicio de autos de alquiler, que cuentan con una licencia de chofer de servicio público, ya sea dueñas de concesiones o permisionarias, que prestan sus servicios en la ciudad de Morelia, Michoacán.

La ciudad de Morelia

Para dar una imagen general de la ciudad de Morelia (donde cotidianamente transitan los sujetos de la investigación), podemos decir que es la capital del estado de Michoacán de Ocampo, situada en el valle de Guayangareo, en el centro occidente del país, “...fue fundada por el Virrey Don Antonio de Mendoza el 18 de mayo de 1541, con el nombre original de ‘Nueva Ciudad de Michoacán’, que cambió a ‘Valladolid’ en 1578.” (CONACULTA). La ciudad de la cantera rosa tiene una arquitectura colonial de los siglos XVIII y XIX, su centro histórico es Patrimonio Cultural de la Humanidad (declarado así por la UNESCO en 1991).

“Las ciudades coloniales están planificadas desde el centro hacia afuera. El trazo siempre partía desde una plaza rectangular, a su alrededor se levantaban los edificios de las principales instituciones gubernamentales y eclesiásticas del poblado naciente. En las calles vecinas, por consiguiente, se asentaban las residencias familiares de la clase superior, que representaban palacios suntuosos o casas burguesas distinguidas de grandes patios interiores. Así sigue siendo el primer cuadro moreliano: la Plaza de Armas como núcleo, la Catedral, el palacio de Gobierno y el de Justicia, y las numerosas casonas hoy convertidas en hoteles, restaurantes y museos en las calles subsiguientes” (Wah, 2015: 72).

En 1828 se le cambió el nombre por “Morelia” en honor a uno de sus más prolíficos hijos Don José María Morelos y Pavón, Siervo de la nación, quien conjuntó acción e ideales por la liberación del pueblo mexicano al luchar en el

movimiento de independencia nacional de 1810, y fue autor de la primera Constitución Mexicana.

En 1917 se fundó en la ciudad de Morelia la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo (UMSNH), desde entonces y acrecentándose con los años población de esta urbe es constituida por gran cantidad de estudiantes, tanto los locales como los que arriban de los pueblos de Michoacán y estados vecinos. La relevancia de este dato recae en que una considerable cantidad de los usuarios del transporte público son estudiantes, por consiguiente, las temporadas altas y bajas de ganancia para los operadores/as del transporte público dependen del ciclo escolar universitario.

Como dato histórico, en el año de 1966 (el 2 de octubre) los estudiantes de la UMSNH se rebelaron en contra del alza del transporte público, después de la muerte de un estudiante a manos de la policía, los estudiantes robaron unidades del transporte público y dieron servicio gratuito a la ciudadanía, pero fueron reprimidos de forma violenta por el ejército¹². Morelia continúa siendo una ciudad en la que la lucha social está presente, las huelgas y manifestaciones sociales por distintos motivos son parte del día a día, esto afecta la movilidad de los vehículos que transitan sus calles, en ocasiones el transporte público se ve obligado a modificar sus rutas.

Al igual que en otros lugares del país, esta ciudad (que parecía relativamente tranquila en comparación con la zona de tierra caliente del estado de Michoacán) fue azotada por la violencia de la *guerra contra el narco* encabezada por el entonces presidente de México Felipe Calderón Hinojosa (originario de Morelia), el evento que marcó la entrada de la violencia en esta urbe

¹² Sobre este tema:

Capítulo III: el movimiento estudiantil en la universidad michoacana, 1966-1986. CIE-UMSNH. Recuperado de: http://dieumsnh.gfb.umich.mx/cap_3_el_movimiento_estudiantil.htm.

Gómez-Nashiki, A. (2007) El movimiento estudiantil y la violencia institucional: La universidad michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 1956-1966. *Revista Mexicana de Investigación Educativa*, 12, (35) 1179-1208.

Oikios, V. (2011). Michoacán. El movimiento universitario de 1966, una historia de confrontación política. *SICLA*. Recuperado de: <http://siclapuebla.blogspot.mx/2011/04/michoacan-el-movimiento-universitario.html>.

ocurrió el 15 de septiembre de 2008, cuando detonaron dos granadas entre la multitud que festejaba el “grito de independencia”¹³. Desde entonces las oleadas de violencia no son extrañas para los habitantes de la ciudad y el sector turismo se ha visto fuertemente afectado en distintas ocasiones¹⁴.

El ambiente de violencia en el Estado afecta de maneras diversas al transporte público y a sus operadores/as. Por ejemplo, otra parte de los usuarios de este tipo de transporte son los turistas que visitan la ciudad de Morelia, cuando hay oleadas de violencia la cantidad de visitantes desciende por lo que el sector del transporte se ve afectado. En un segundo ejemplo, la paranoia generalizada que se vive en momentos de violencia afecta, no sólo porque la gente evita salir, sino en un nivel más subjetivo por la desconfianza que genera en los conductores y las conductoras del transporte público, quienes salen a trabajar sin confiar en aquellos a quienes transportan.

Dicho núcleo urbano tiene gran efervescencia cultural, con un sincretismo de rasgos purépechas y españoles. Además, en ella se llevan a cabo más de 6 festivales internacionales¹⁵, esto como una forma de atraer al sector turismo. Así entre los usuarios del transporte público, combis y taxis, se encuentran estudiantes, turistas, locales y personas provenientes de poblaciones aledañas.

Con lo anterior se hace una descripción de la ciudad de Morelia, la movilidad en sus calles, el ambiente social y los usuarios del transporte. Pero, también se revisan en seguida algunos datos para describir las condiciones

¹³ Más información en:

Granadas en Morelia: todos sabían y nadie hizo nada. *Aristegui noticias*. Recuperado de: aristeginoticias.com/1509/mexico/granadas-en-morelia-todos-sabian-y-nadie-hizo-nada/.

Torres, A. (2008). Atentados en Morelia: La granada golpeó mi cabeza pero no explotó. *El universal*. Recuperado de: <http://archivo.eluniversal.com.mx/notas/538931.html>.

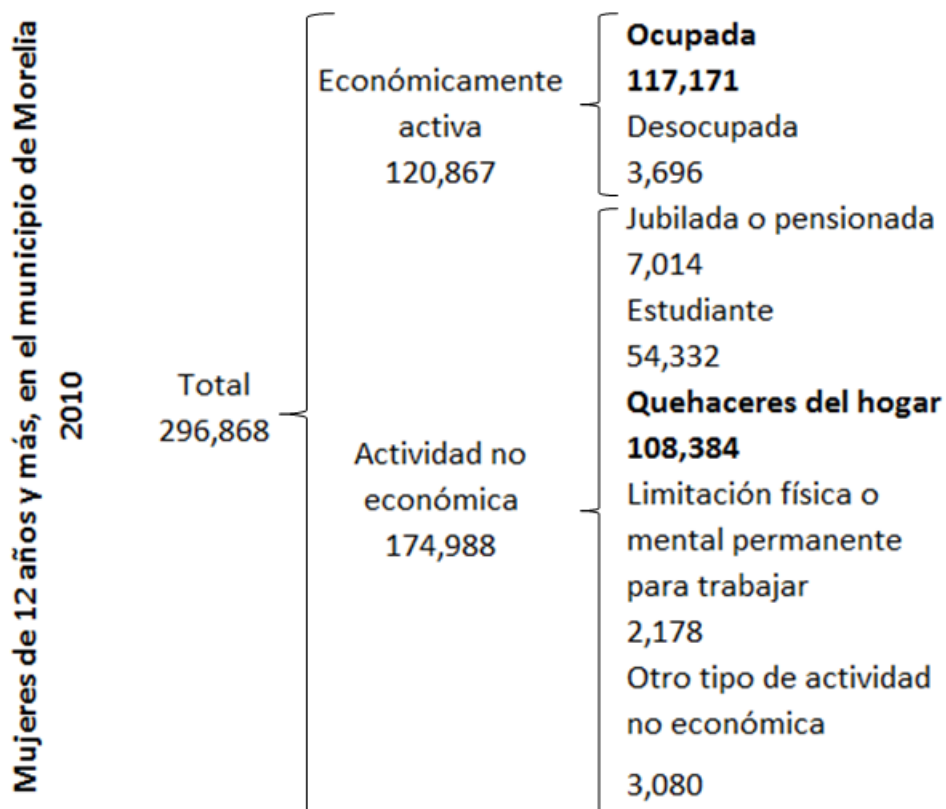
¹⁴ Para más información:

<http://www.proceso.com.mx/260218/por-violencia-cae-80-turismo-en-michoacan>
<http://aristeginoticias.com/1301/mexico/eu-emite-alerta-para-no-viajar-a-morelia-y-a-lazaro-cardenas-michoacan/>

¹⁵ Festival Internacional de Mapping, Festival Internacional de Cine de Morelia, Festival de Música de Morelia Miguel Bernal Jiménez, Festival Internacional de Órgano, Festival de música contemporánea, Jazztival, Morelia en Boca, Festival Internacional de Danza Contemporánea, Festival de monólogos, Encuentro de cocineras tradicionales, Festival Internacional de títeres de Morelia, etc.

económicas de la población.

Morelia es una ciudad mediana, con un área de 78 km² y una población menor al millón de habitantes, durante el año 2015 la población estimada era de 784,776 habitantes¹⁶ dentro del municipio. El INEGI en el Censo de Población y Vivienda 2010 calculaba que el 87.45 % de los habitantes pertenecía a la religión católica, por lo que es palpable el ambiente conservador que se vive en la ciudad. Eso incluye a los asuntos del trabajo, del total de las mujeres de 12 años y más, el 36.5 % se dedica a los quehaceres del hogar, desempeñando un rol tradicional doméstico.



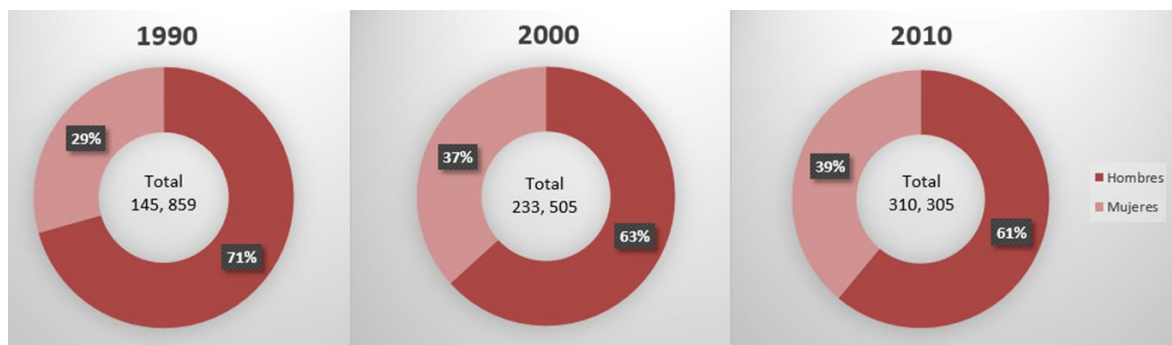
Fuente: INEGI. Censo de Población y Vivienda 2010.

Si bien, podemos darnos cuenta de que en la ciudad hay todavía una división sexual del trabajo que sigue los roles tradicionales para el quehacer de los hombres y de las mujeres; estas últimas se han incorporado lentamente al trabajo

¹⁶ Según el Censo de Población y Vivienda 2015, INEGI.

remunerado, para el tercer trimestre de 2014 se calcula que son 43.9 % del total de la PEA (ENOE III, 2014) (Véase *Gráfica 6*).

Gráfica 6. Población económicamente activa por sexo, en el municipio de Morelia



Fuente: INEGI. XI Censo General de Población y Vivienda 1990 / INEGI. XII Censo General de Población y Vivienda 2000 / INEGI. Censo de Población y Vivienda 2010.

Nota: Los porcentajes fueron redondeados.

En un aspecto diferente, considerando los procesos de cambio en las condiciones económicas de Morelia, se puede decir que ha disminuido drásticamente la proporción de personas que trabajaba en el sector primario, pasando de 41 % en 1950 a 6.6 % en 1990, para el 2010 es sólo el 1 % de la PEA ocupada. En este municipio urbano, además, se dio un proceso de industrialización que comenzó en la década de 1960, pero en 1980 inició una paulatina declinación, la población en el sector secundario pasó de 28.6 % a 26.4 % en 1990¹⁷ y llegó al 18 % de la PEA ocupada en 2010 (ENOE IV, 2010). El sector terciario es el más dinámico en las últimas décadas, ya era el 76.7 % de la PEA en la década de 1990, pero para el 2010 alcanzó el 81 % de la PEA ocupada dentro de la ciudad.

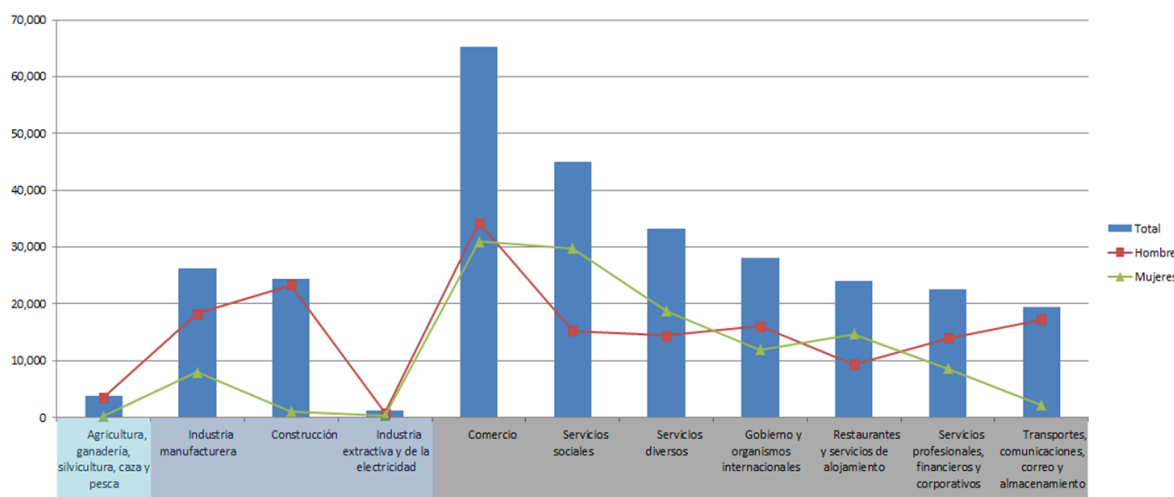
Por supuesto que hay que tomar en cuenta el tipo de actividades a las que se integran la mayoría de hombres y mujeres, porque sus ocupaciones pueden reproducir la imagen tradicional de género. Aunque, primero es relevante mencionar que para 2010 ambos sexos tienen el mayor porcentaje de

¹⁷ Plan municipal de desarrollo: Morelia 2012-2015. Recuperado de: <http://morelia.gob.mx/pdfs/Gobierno/Plan%20de%20Desarrollo%20Municipal.pdf>

trabajadores y trabajadoras en el sector comercio (20.6 % y 24.4 % respectivamente).

Las actividades donde predominan las mujeres son sólo 3 y tienen que ver con servicios (servicios sociales; servicios diversos; restaurantes y servicios de alojamiento), estos trabajos tienen en común que se requiere el contacto directo con el cliente. Por su parte, los hombres predominan sobre todo en construcción, transportes e industria manufacturera (ENOE IV, 2010), trabajos que requieren cierta habilidad técnica (véase *Gráfica 7*).

Gráfica 7. Población ocupada por sector de actividad económica, según sexo, en la ciudad de Morelia 2010



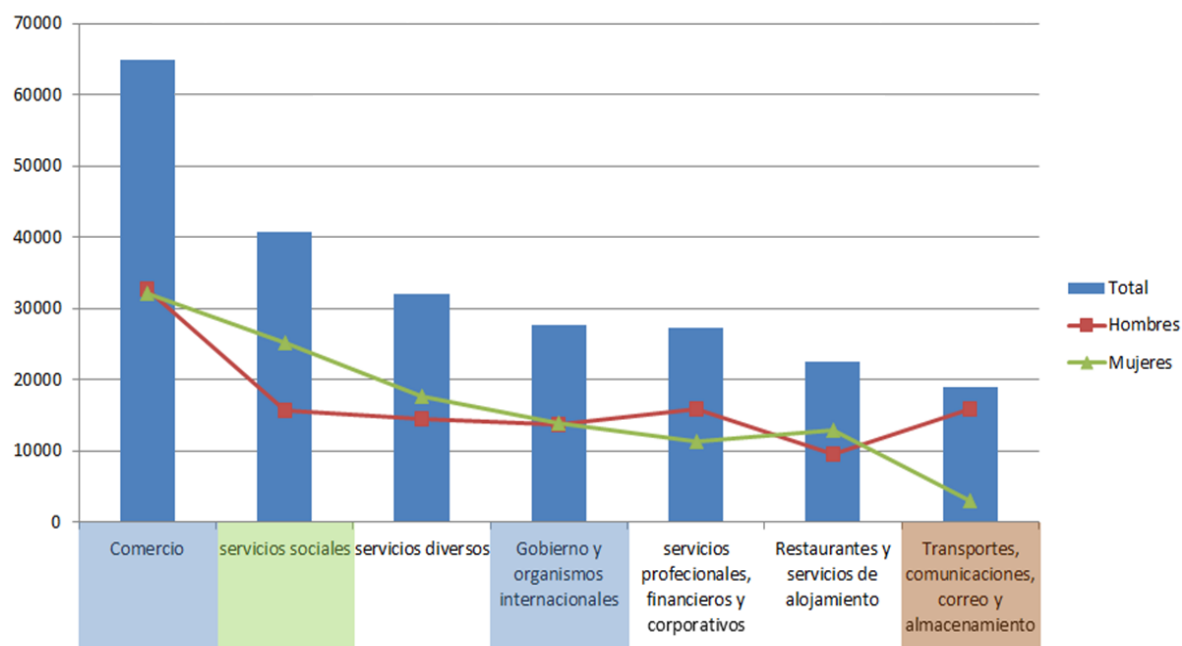
Fuente: Elaboración propia a partir de la ENOE IV, 2010. INEGI.

Los sectores más polarizados en general tienen gran cantidad de trabajadores y pocas trabajadoras; la construcción, por ejemplo, está conformada por 95.5 % hombres y 4.5 % mujeres. Así también, la industria manufacturera y el sector de transportes, comunicaciones, correo y almacenamiento; la excepción es el sector de servicios sociales donde hay 66 % mujeres y 34 % hombres (ENOE IV, 2010).

Los datos de la gráfica anterior son del 2010, pero se comparan ahora con datos del sector terciario durante el 2014. Dentro de las ramas de actividad del sector terciario en Morelia, tenemos que la más alta participación de la población

ocupada se da en el subsector del comercio con el 27.73 % (ENOE III, 2014), mientras que la que menos participación tiene es la rama de transportes, comunicaciones, correo y almacenamiento, con 8.07 % de participación. Como se puede observar en las imágenes de la *Gráfica 8*.

Gráfica 8. Población ocupada en el sector terciario por rama de actividad, según sexo, en la ciudad de Morelia 2014



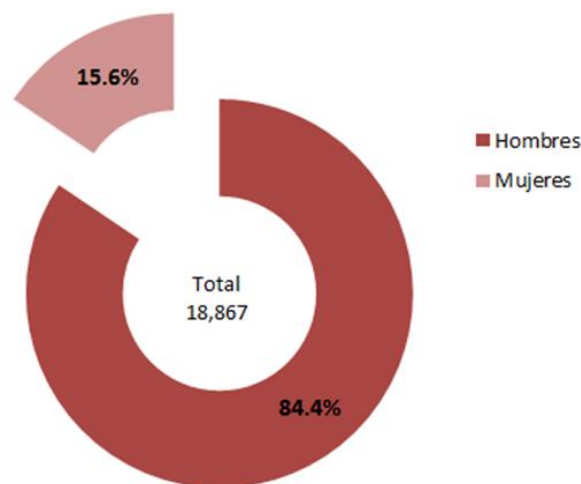
Fuente: Elaboración propia a partir de la ENOE III, 2014. INEGI.

Para el 2014 (ENOE III) el sector comercio y el sector de gobierno y organismos internacionales alcanzaron un porcentaje equitativo de participación femenina y masculina (50 % - 50 %). Los sectores de servicios diversos; servicios profesionales, financieros y corporativos; y, restaurantes y servicios de alojamiento, siguen la misma tendencia comparadas con los porcentajes del año 2010.

A pesar de lo anterior, aún encontramos en algunos sectores una división sexual del trabajo muy marcada. Como es el caso del sector de servicios sociales, la mayoría aún son mujeres, aproximadamente el 62 % (ENOE III, 2014); es un sector que puede consistir en brindar cuidados, protección, apoyos, ayudas y otras características que remiten a un rol tradicional femenino.

Pero, muy particularmente en el sector de transportes, comunicaciones, correo y almacenamiento de la ciudad de Morelia donde hay poca participación femenina, el 84.4 % son hombres y sólo el 15.6 % son mujeres, es decir 2 939 (ENOE III, 2014) (véase *Gráfica 9*).

Gráfica 9. Población ocupada en transportes, comunicaciones, correo y almacenamiento, por sexo en la ciudad de Morelia 2014



Fuente: Elaboración propia a partir de la ENOE III, 2014. INEGI.

Por lo anterior en este estudio, de carácter transversal, nos centraremos en el transporte público como espacio laboral masculinizado, donde las operadoras y operadores son sujetos de investigación, que en una trama determinada construyen imágenes y significados sobre el trabajo. Tomando en cuenta el contexto descrito aquí, es posible tomar una muestra pequeña y encontrar lo que abunda en el pensamiento social, la situación de las mujeres en el trabajo, conocer la manera en que piensan los individuos en esta sociedad sobre cómo debe ser el trabajo, quién debe llevarlo a cabo, de qué manera hacerlo y darnos una idea de cómo es representada la realidad social de este fenómeno. A continuación, abordaremos el planteamiento del problema de investigación.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El trabajo es un fenómeno que se construye socialmente, su estudio se puede abordar desde gran variedad de perspectivas: la sociológica, económica, psicológica, antropológica, etc. Para este trabajo se retoma una visión psicosocial, abordando las categorías sociológicas que nos brindan una perspectiva amplia del fenómeno y los procesos psicológicos que generan la subjetividad.

El problema de investigación es el trabajo bajo la perspectiva de género, por lo que el trabajo femenino en espacios-actividades masculinizados toma relevancia, como se expuso en el apartado anterior el sector transportes es un espacio masculinizado, donde se pone en evidencia que la participación de los hombres es por mucho más abundante que la de las mujeres, esto lleva a pensar el ser chofer del transporte público como una actividad masculina.

Dentro de este sector y en función de la viabilidad, la investigación se delimita al transporte urbano y suburbano de pasajeros de ruta fija y autos de alquiler; lo que para el transporte público de la ciudad de Morelia se traduce en combis y taxis (los microbuses quedaron fuera de consideración debido a que no se encontraron operadoras laborando en ellos al momento de la investigación).

Los sujetos de investigación son, por lo tanto, las operadoras y los operadores del transporte público de pasajeros que transitan cotidianamente en la ciudad de Morelia, Michoacán (una característica de la ciudad de Morelia es que es relativamente pequeña en comparación con las grandes urbes de México, y todavía es factible recorrer ciertas distancias para localizar a las y los informantes)¹⁸.

Si bien, en los antecedentes se describió el contexto del fenómeno a investigar, se sabe que toda investigación surge de una interrogante y ésta delimita la forma de observar el fenómeno. En seguida las preguntas.

¹⁸ Tiene un área de 78Km², lo que la ubica en el lugar 32 en la lista de ciudades de México por superficie, según el estudio *Demographia World Urban Areas* en 2015. Y su población está entre 500 mil y 600 mil, no superan el millón como las grandes ciudades, en 2010 se encontraba en el lugar 27 de la lista de ciudades por población del INEGI.

Preguntas de investigación

Esta investigación es motivada por las siguientes interrogantes:

1. Tomando en cuenta las condiciones laborales en las que se desempeñan y los vínculos sociales que establecen con sus compañeros ¿Cuáles son los significados sobre el trabajo que las conductoras del transporte público construyen? ¿Difieren estos significados de los de sus compañeros varones?
2. ¿Cómo es la imagen que las choferesas construyen de su oficio? ¿difiere de la que construyen los choferes? ¿Qué otras imágenes intervienen en la práctica y representación de su propio trabajo?
3. ¿Existe alguna diferencia entre la percepción de las condiciones laborales entre operadores y operadoras del transporte público? ¿Se encuentran las operadoras con situaciones de segregación?
4. Haciendo referencia a la condición de género, ya que el transporte público de pasajeros es un espacio masculinizado, ¿Existen dificultades que enfrenten las conductoras que no enfrenten sus compañeros varones? Por ejemplo, para compaginar el *ser mujer* con el *ser choferesa* o para conciliar el mundo familiar con el mundo laboral.

Para comprender la construcción de significados e imágenes, se recurre a la psicología social con la teoría de las representaciones sociales. Esta investigación se encuentra atravesada en todo momento por el género, al tener como sujetos a las mujeres (en relación con los hombres) en un espacio-actividad masculinizado se retoman elementos de los estudios de género sobre el trabajo femenino. Además, como el fenómeno que se busca comprender es el trabajo, vamos a emplear algunos conceptos de la sociología del trabajo que sean útiles a la investigación.

Se prosigue ahora a determinar la dirección que tomará la investigación, a través del planteamiento de los objetivos.

Objetivos de la investigación

De las preguntas de investigación se derivan los siguientes objetivos:

Objetivo general:

Analizar, a través de la teoría de representaciones sociales, los significados e imágenes sobre el trabajo que las conductoras del transporte público de pasajeros en la ciudad de Morelia construyen bajo su percepción de las condiciones de trabajo y con las relaciones sociales que se forman entre compañeros/as, considerando la perspectiva de género ya que el transporte es un espacio-trabajo masculinizado.

Objetivos específicos:

1. Describir los significados sobre el trabajo que construyen los conductores y las conductoras del transporte público de pasajeros de la ciudad de Morelia.
2. Identificar las imágenes que choferesas y choferes construyen sobre su propio oficio y cómo estas imágenes intervienen en la práctica del trabajo que desempeñan las conductoras del transporte público de Morelia.
3. Conocer si existen diferencias entre las percepciones de las condiciones de trabajo por parte de las operadoras y por parte de los operadores del transporte público de pasajeros en la ciudad de Morelia.
4. Encontrar en cada uno de los objetivos anteriores las diferencias y convergencias entre los conductores y las conductoras del transporte público de pasajeros.

A partir del objetivo general se despliegan cuatro objetivos específicos, de éstos los primeros tres corresponden a las dimensiones de análisis y el cuarto atañe a la perspectiva de género que atraviesa la investigación. Dado que la categoría analítica del género es de carácter relacional (Burin y Meler, 2010) interesa contrastar las percepciones de estas mujeres con las de un grupo de varones. Tal contrastación nos permitirá construir una visión más completa del fenómeno y de las relaciones que se construyen a través de él.

A continuación, tenemos los supuestos de la investigación, en este caso no son hipótesis porque no se trata de realidades comprobables y estáticas, sino de construcciones sociales que esperamos encontrar durante la investigación, pero que podrían ser diferentes.

Supuestos de la investigación

- La construcción de significados sobre el trabajo de los conductores de transporte es influida por un espacio predominantemente masculinizado; pero, en el caso de los significados del trabajo construidos por las conductoras, al estar además mediados por las esferas doméstica y familiar, construyen un discurso distinto al de los hombres para otorgar congruencia a lo que hacen cotidianamente.
- La imagen del *chofer* se construye como un tipo ideal que incluye el respeto a las normas, la cortesía, la puntualidad, el respeto y una serie de cualidades con las cuales luego se contrasta la imagen de la *choferesa*, la cual se encuentra ligada a la imagen de ser mujer, lo que puede crear dificultades (por ejemplo, la creencia de que “las mujeres no saben manejar”) o beneficios (como creer que “las mujeres no son capaces de hacer daño” y por lo tanto es más seguro ser transportado por ellas). Esta imagen es contrastante con la del chofer varón que también replica los estereotipos de género.
- Las condiciones de trabajo de la operadora de transporte público de pasajeros son más precarias y dificultosas que las condiciones del operador. Además, se encuentran más relacionadas con las esferas familiar y doméstica.

Para llevar a cabo los objetivos de esta investigación, primero es necesario un enfoque o una perspectiva desde la que se interprete la realidad, en este caso la psicología social y la metodología cualitativa nos permiten plantear el problema de investigación desde un enfoque distinto a la ciencia positivista, un enfoque que no deja de lado el aspecto social y subjetivo en el que todos estamos inmersos.

En la siguiente sección se exponen las razones y argumentos para la realización de esta investigación.

Justificación

El trabajo es un fenómeno social que se encuentra atravesado por muchas situaciones culturales, sociales e históricas, algunas de éstas se esbozaron en el apartado *el panorama general del trabajo: del ámbito internacional al nacional*. Donde se puede observar la importancia que tiene para la supervivencia de las personas en el mundo de hoy. En estos tiempos trabajar es una necesidad para hombres y mujeres. Tomamos en cuenta también, algunos de los múltiples elementos sociales y políticos a través de los cuales se fueron conformando las condiciones de este fenómeno en la historia reciente del país, considerando que gran parte de los empleos tienen como característica la precariedad y la flexibilidad.

Además, la perspectiva de género nos muestra un panorama totalmente diferenciado sobre la forma como los hombres y las mujeres experimentan el trabajo en un nivel social, donde es más notoria la influencia que la cultura ejerce sobre la organización del trabajo. En este sentido se han elaborado muchos estudios sobre el trabajo femenino (la discriminación de salarios, la doble jornada, el techo de cristal, etc.)¹⁹, estos abonan a la comprensión de la importancia que tiene estudiar el trabajo femenino en nuestra sociedad.

También existen una serie de conceptos y discusiones teóricas sobre el objeto de estudio de esta investigación que se abordan desde la sociología del trabajo, posicionando al trabajo femenino en una postura discursiva. Vale la pena revisar la articulación de este fenómeno dentro de un ámbito localizado, los transportes como espacio masculinizado, y dar cuenta de las tensiones y conflictos que se generan en dicha situación.

Toda esta información es muy importante para entender la formación del trabajo como fenómeno social y sobre todo el entramado que lleva al trabajo

¹⁹ Algunos de los cuales se abordarán con más detalle en el marco teórico.

femenino a las condiciones en las que se encuentra actualmente. Estos conocimientos, también ayudan a encontrar una explicación para una situación micro-social, que es lo que este escrito pretende descifrar. Por lo tanto, dentro de los trabajos masculinizados que se desarrollan en el interior de una ciudad, en este caso Morelia, con sus particularidades y situaciones sociales, es importante comprender la forma como las mujeres que se incorporan a esos espacios experimentan y viven en la cotidianidad el trabajo.

Es oportuno mencionar algunas de las de investigaciones similares que se han realizado: se encuentran las que se orientan hacia la construcción de la masculinidad dentro de la ocupación de chofer²⁰; en otros países se ha llegado a tocar la cuestión de la mujer en el transporte, aunque no concentran el foco en las conductoras²¹; y, en la ciudad de Morelia, el estudio más cercano al tema se centra en el fenómeno social que ocurre entre los usuarios de las combis²². Pero, dentro de la urbe moreliana ninguna otra investigación tiene por objeto el trabajo y el género en el oficio de los choferes y las choferesas.

Por lo anterior, es pertinente realizar un estudio de representaciones sociales sobre el trabajo femenino en un sector considerado tradicionalmente como masculino, con la expectativa de que sea útil para la comprensión no sólo de dicho fenómeno, sino en términos más generales de los procesos del trabajo y sus representaciones.

En síntesis, el trabajo es un fenómeno social atravesado por muchas situaciones, hemos visto que la precariedad, desprotección e incertidumbre que han sido desde hace mucho tiempo características del mismo, son ahora promovidas por el neoliberalismo en busca de la flexibilidad. Son características que encontramos también en el transporte público de pasajeros en México. Dicho trabajo se encuentra dentro del sector servicios y tiene una variedad de actores y

²⁰ Cfr. Aguilar Nery, Jesús (2003). Masculinidades, Choferes y espacio Urbano en México. *Convergencia Revista de Ciencias Sociales* 10 (33), 201-224.

²¹ Cfr. Gualda Caballero, Estrella y Riso López, Ana Esmeralda (2004). La mujer en la gestión de las empresas de transporte por carretera en Andalucía. *Salud de los trabajadores* 12 (1), 5-17.

²² Cfr. Janacua Benites, Jesús y García Rodríguez, Raúl Ernesto (2014). Interacción social y transporte público: Erving Goffman en la combi. *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales* 3 (1), 144-154.

relaciones sociales, entre ellos: conductor/a, usuario/a, patrón/a, *checador/a* u operador/a de radio. Cuando agregamos la categoría analítica de género, encontramos una textura de situaciones, relaciones laborales, juegos de poder e historias que vale la pena ahondar cualitativamente, ya que la posición del sujeto investigado en un contexto determinado nos brinda información sobre los distintos discursos que atraviesan el trabajo.

Para concluir con la introducción se presenta la organización de los contenidos del presente trabajo, que se estructuran de la siguiente manera:

Dentro del primer capítulo se desarrolla el *marco teórico* que consiste en dos apartados, en el primero se explica la teoría de representaciones sociales, donde se exponen brevemente los antecedentes de la teoría y se hace un acercamiento al concepto, para pasar a sus fundamentos, estructura y funciones dentro de las vivencias cotidianas. Después, el apartado de género y trabajo, en el cuál se exponen brevemente algunos puntos esenciales del trabajo femenino en la historia reciente, se aborda el género como una categoría analítica y se da una perspectiva sexuada del trabajo.

Enseguida, en el segundo capítulo se despliega el *diseño metodológico*, donde se trazan los lineamientos que sigue la investigación comenzando por una perspectiva cualitativa que se conecta con un enfoque fenomenológico, lo cual junto con su compatibilidad con la teoría de representaciones sociales lleva a utilizar como herramienta de análisis algunos pasos de la teoría fundamentada. Se delinearán aquí los cuadros operacionales que corresponden a cada objetivo de investigación y se describen el universo y la muestra a analizar. Terminando con el conjunto de instrumentos (entrevista y observación) que se utilizan para la recolección de datos.

En el tercer capítulo, en el que se lleva a cabo el *análisis e interpretación de los resultados*, el contenido se divide en tres dimensiones de análisis que se corresponden con los objetivos de investigación. La primera dimensión trata de los significados construidos sobre el trabajo, donde se aborda la pertenencia grupal, la

actitud hacia el trabajo y las categorías de significados encontrados. En la segunda se describen las imágenes construidas sobre el chofer ideal, así como las figuras choferesa y chofer, también se incluyen algunos estereotipos que influyen en el trabajo femenino. En la tercera parte se habla sobre las características de las condiciones laborales según como son percibidas por la muestra y diferenciadas por género y grupo social.

Todo lo anterior lleva inevitablemente al último apartado de esta tesis, donde se vierten las *conclusiones generales* de la investigación tras el estudio y análisis del trabajo femenino en el transporte público de pasajeros.

CAPÍTULO I. MARCO TEÓRICO

En el presente capítulo se retoma la perspectiva teórica que es utilizada para comprender el fenómeno y sus representaciones. En una primera parte, dentro del apartado de las representaciones sociales abordamos los procesos a través de los cuales una representación va tomando su forma. En un segundo momento, damos cuenta de la categoría de género, que nos permite complejizar el fenómeno del trabajo y la forma en que se ha construido la idea sobre el trabajo, tanto en términos generales como entre varones y mujeres, para, en un tercer momento, dar cuenta del trabajo de operadores(as) del servicio público.

La teoría de las representaciones sociales de Serge Moscovici nos muestra cómo hacemos familiar lo no familiar; cómo agregamos, quitamos, ampliamos o modificamos los símbolos de nuestro pensar; cómo cuando no conocemos algo, lo anclamos a ideas preexistentes dándoles forma y nombrándolas; y cómo lo objetivamos dando una imagen a lo antes desconocido, volviéndolo parte de nuestro conocimiento, nuestro saber sobre el mundo y su cotidianidad. Esta teoría nos ayuda a comprender cómo es pensado y vivido el trabajo de las mujeres y los hombres transportistas de la ciudad de Morelia.

1.1. TEORÍA DE LAS REPRESENTACIONES SOCIALES

Como se ha mencionado con anterioridad, para llevar a cabo esta investigación es indispensable una perspectiva teórica que aporte los elementos necesarios para darle una interpretación a la realidad, en otras palabras, los lentes a través de los cuales el investigador mira el fenómeno. Desde la psicología social –con tintes más sociológicos y con influencia de autores europeos– encontramos una manera de interpretar la realidad que difiere de las ciencias positivistas y que, a pesar de su larga historia, fue hecha a un lado por el conocimiento científico, me refiero a las teorías que se ocupan del estudio y conocimiento del Espíritu Social, dentro de las cuales encontramos la teoría de las representaciones sociales.

Este apartado está organizado en 6 temas: El primero es un bosquejo de los orígenes y antecedentes de la teoría, que muestra cómo diversos conceptos se

van entrelazando para formar un entramado que da forma a la teoría. El segundo, es una síntesis hecha por Denise Jodelet que consideramos como lo más cercano a un concepto de representaciones sociales, ya que es un término muy amplio que abarca varios niveles. En el tercer tema tratamos de presentar la estructura epistemológica en la que se basa la teoría, para así pasar, en los puntos 1.1.4 y 1.1.5, a algunos de los conceptos dinámicos de la teoría y las funciones que desempeña en la vida cotidiana de los individuos; para terminar con las limitaciones de la teoría. De esta manera exponemos la forma en que se fue construyendo la teoría para recuperar los conceptos centrales de la misma.

1.1.1. Antecedentes: el nacimiento de una teoría

La Teoría de las Representaciones Sociales surge en 1961 con la publicación de *El psicoanálisis, su imagen y su público* de Serge Moscovici (Ramos, 2009). Dicho texto consistía en la tesis doctoral del autor después de pasar 10 años investigando teórica y empíricamente el concepto de representación (Ibáñez, 2003). Moscovici aprovechó el auge del psicoanálisis en Francia durante el tiempo de su investigación para elaborar una teoría sobre las representaciones que fluyen en lo social y lo psicológico de la cultura, donde observó cómo tales representaciones se establecían y reconstruían en lo que conocemos como realidad.

Uno de los principales fundamentos de esta teoría se encuentra dentro de la sociología de Emilio Durkheim, específicamente en el concepto de Representaciones Colectivas. Las cuales dejan ver la existencia de algo que va más allá de los individuos, el espíritu de la sociedad, entendido por el autor como algo de lo que ninguna persona escapa, que se impone y no se puede modificar de ninguna manera, y que es además visto como un ente vivo en el que se está inmerso (Durkheim, 2000). Moscovici retoma este concepto de representación y le da un pequeño giro, así comienza con la argumentación de su nueva teoría.

El concepto primordial. Durkheim como predecesor de Moscovici

Serge Moscovici reconoce como antecedente directo de su teoría a las Representaciones Colectivas de la sociología de Emilio Durkheim (concepto que fue publicado en 1898), quien para plantear la existencia de éstas argumentó que hay "... maneras de actuar, de pensar y de sentir que presentan la importante propiedad de existir independientemente de las conciencias individuales" (Durkheim, 2000: 23), estas maneras parecen estar fuera de los individuos y formadas antes de él, en una forma colectiva o como él lo llama: "alma colectiva".

La cual se divide en maneras de hacer y maneras de ser colectivas; éstas, según Durkheim, son impuestas por la sociedad a los individuos de una manera coactiva, generación tras generación y sin la posibilidad de escapar de ellas; por lo que se puede decir que nos muestra a las representaciones colectivas como estáticas, a los sujetos como pasivos y además en un nivel expansivo y totalizador, pues dice que: "... un fenómeno sólo puede ser colectivo si es común a todos los miembros de la sociedad, o por lo menos a la mayoría y, por consiguiente sólo si es general" (Durkheim, 2000: 27), para reunir esta condición debe tratarse de fenómenos sociales muy amplios.

Aun así, Durkheim, desde su contexto histórico, abre la posibilidad de estudiar lo social desde lo que llamó: "hechos sociales". A pesar de que, según él, la ciencia que debe estudiar lo social es la sociología y de que a la psicología en cambio la considera como estudiosa de lo individual, admite que:

En cuanto a sus manifestaciones privadas [es decir, lo individual], por supuesto que tienen algo de social, puesto que reproducen en parte un modelo colectivo; pero cada una de ellas depende también, en gran medida, de la constitución orgánico-psíquica del individuo y de las circunstancias particulares en que está ubicado. No son entonces fenómenos propiamente sociológicos. Pertenecen a la vez a ambos reinos se los podría llamar psicosociológicos (Durkheim, 2000: 27).

Abriendo así paso también para las perspectivas psicosociales, donde se encuentra la teoría de las representaciones sociales. En la que, si bien Moscovici retoma el término Representaciones Colectivas, lo moderniza (Farr, 2003),

cambiando lo colectivo por social, aportando un papel más activo al sujeto, dando entrada al elemento dinámico de lo social y permitiéndole acceder a representaciones con menor grado de generalidad; esto quiere decir que pueden tener diferencias de un grupo a otro dependiendo del contexto en el que se desarrollan.

A pesar del cambio, se mantiene la idea de que las representaciones sociales “Está[n] en cada una de las partes porque está[n] en el todo, y no en el todo porque está[n] en las partes” (Durkheim, 2000: 27), es decir que retoma la base teórica del alma colectiva, que es donde se encuentran las representaciones tanto colectivas como sociales. Con estas modificaciones y una nueva complejidad de niveles, estructuras y funciones el término Representaciones Sociales de Moscovici toma un rumbo distinto al de –su antecesor– las Representaciones Colectivas de Durkheim.

Estos conceptos son fundamentales, pero para ampliar la comprensión esta teoría es necesario mencionar algunos otros autores de los que Moscovici tomó elementos que tejió sobre una epistemología determinada para así darle forma a las representaciones sociales.

Identificando los hilos del entretejido: Otros autores en la argumentación de la teoría.

En este apartado se mencionan, de manera muy rápida y resumida, pocos de los autores que Moscovici consideró para argumentar su teoría de las representaciones sociales, desenredando así los hilos con los cuales se tejió la teoría. Esta es una teoría que se abre a la interdisciplinariedad, ya que desde sus orígenes se construye con aportes de diversas disciplinas.

Antes de comenzar es importante mencionar que se pueden encontrar dos formas de abordar esta teoría, una donde las estructuras cognitivas que nos permiten conocer el mundo se van configurando en una forma de representar el objeto social y la otra donde las formas sociales como estructuras más amplias nos permiten un cierto conocimiento del mundo. De esto deviene que se pueden crear diferentes configuraciones entre aspectos micro como el psicológico e

individual y aspectos macro como el social y el cultural, aspectos que se conjuntan en la interacción. Así se puede dar una conjunción entre lo psicológico y lo social dentro de una representación social, por lo que los argumentos que se retoman pueden provenir de diferentes disciplinas y autores.

Para comenzar la lista mencionamos a Wilhelm Wundt, psicólogo, filósofo y fisiólogo alemán que con su obra “Psicología de los Pueblos” estudió procesos que van más allá de los individuos; es decir, procesos sociales o colectivos como son: los mitos, el lenguaje, las tradiciones, etc. La importancia de sus aportes para esta teoría es esa idea de lo social o del pensamiento que es donde tienen origen las representaciones sociales.

Un autor fundamental fue George H. Mead, filósofo pragmático, sociólogo y psicólogo social estadounidense a quien no es posible pasar por alto, ya que existen elementos del interaccionismo simbólico que son retomados por Moscovici e implementados directamente en la epistemología de su teoría. Ramos (2009) menciona sobre Mead algunos de estos elementos, como son: la preexistencia del proceso social o del espíritu donde se llevan a cabo las interacciones simbólicas, ya que habla de una realidad simbólica (es también allí, en el espíritu, donde se encuentran las representaciones sociales); describe además la significación de los actos sociales y la aparición de la identidad en la persona al internalizar al otro generalizado; que son algunas de las funciones que llevan a cabo las representaciones sociales

G. H. Mead influyó en muchos otros autores como son el sociólogo Herbert Blumer y el sociólogo escritor Erving Goffman. El primero desarrolló el interaccionismo simbólico fundamentándose en que las conductas de los individuos están sujetas al significado que éstos les otorgan a los objetos de su mundo de vida; lo que signifiquen las cosas para el sujeto depende de su interacción social con otros actores de su entorno; y, los significados dependen de la experiencia social del sujeto. El segundo, E. Goffman, quien ahonda sobre la forma como se presenta (y en consecuencia representa) la persona en las situaciones diarias, los significados y el conocimiento del mundo se hacen presentes en la interacción dentro de determinados escenarios que fueron

construidos socialmente.

Otro es el filósofo, economista y periodista alemán Karl Marx quien influenció el trabajo de Moscovici, con su concepto de ideología donde se representaba la realidad dependiendo de la clase social a la que se pertenece. También del médico y psicoanalista austriaco Sigmund Freud se retomaron elementos, ya que éste afirma que el individuo hace representaciones inconscientes de la realidad a través de las cuales se comporta de determinada manera y esta representación se da "... incluso, en un nivel colectivo, pues la sociedad representa la expresión de la vida inconsciente, de las pulsiones de los seres humanos" (Ramos, 2009: 37). Uno más es el sociólogo y antropólogo francés Lévy Bruhl quien –influenciado por Durkheim– habló sobre lo diferentes que pueden ser algunas culturas, diferenciando así entre culturas primitivas y civilizadas, donde su definición de lenguaje era muy parecida a una representación social.

Por último, entre los autores que influenciaron la teoría de representaciones sociales se encuentran el psicólogo histórico-cultural ruso Lev Vigotsky y el psicólogo, epistemólogo y biólogo suizo Jean Piaget. Recordemos que una representación social es una forma de conocimiento sobre el mundo desde el sentido común que encontramos en la cotidianidad y este par de autores pueden explicar cómo se forman las estructuras de conocimiento dentro de la interacción social. Vigotsky resalta el papel de la cultura en la adquisición de conocimientos, a través de interiorizar instrumentos culturales (por ejemplo, el lenguaje) se transmiten los productos culturales en la interacción social. Piaget declara que el niño (y por lo tanto el adulto) construye su representación del mundo de manera activa con base en el mundo social de los adultos que lo rodean. De lo anterior, Moscovici retoma el papel activo o constructivo del sujeto en la formación de estructuras cognoscitivas o del conocimiento social.

Ahora bien, aun cuando ya se mencionó que el concepto de *representaciones sociales* de Moscovici proviene directamente del concepto de *representación colectiva* de Durkheim, éstos dos no comparten la misma definición

—quizás por las variadas influencias que tuvo de otros autores—, aunque si hay elementos en común. Sin embargo, las representaciones sociales no tienen un concepto concreto, pues se trata de una idea muy compleja y las definiciones no alcanzan a cubrir todas sus dimensiones. Aun así, pasamos ahora a una aproximación del concepto de Representaciones Sociales.

1.1.2. Representación social: acercamiento a un concepto inalcanzable

Ibáñez (2003) dice sobre el concepto de representaciones sociales que es híbrido, debido a “su ubicación estratégica en la intersección de la sociología y de la psicología, lo cual le convierte en un concepto eminentemente psicosociológico... [Agregando a esto] su composición polimorfa” (: 170). Ciertamente, la representación social es muy compleja, es parte de una totalidad, sí, pero con varios elementos interrelacionados y con distintos niveles a la vez, lo que complica la posibilidad de llegar a un concepto único, haciéndolo aparentemente inalcanzable. Pero tampoco es que se desee alcanzarlo, ya que eso volvería a la teoría más rígida de lo que es conveniente a su epistemología y a la perspectiva desde la que están entrelazados sus elementos.

Aun con estas características, que contrarían una definición que abarque todos los aspectos de la representación social —si es que eso fuese posible— Denise Jodelet se acerca a ese objetivo definiéndolo de la siguiente manera:

El concepto de representación social designa una forma de conocimiento específico, el saber de sentido común, cuyos contenidos manifiestan la operación de procesos generativos y funcionales socialmente caracterizados. En sentido más amplio designa una forma de pensamiento social.

Las representaciones sociales constituyen modalidades de pensamiento práctico orientados hacia la comunicación, la comprensión y el dominio del entorno social, material e ideal. En tanto que tales, presentan características específicas a nivel de organización de los contenidos, las operaciones mentales y la lógica.

La característica social de los contenidos o de los procesos de representación ha de referirse a las condiciones y a los contextos en los que surgen las representaciones, a las comunicaciones mediante las que circulan y a las

funciones a las que sirven dentro de la interacción con el mundo y con los demás (1986: 474-475).

El concepto de representación social está constituido de una diversidad de dimensiones o niveles que le brindan una gran complejidad, debido a que “...tienen un carácter molar... [en el] que [se] engloban diversos componentes en forma sistémica” (Ibáñez, 2003: 173); comenzando por el hecho de que la representación social tiene dos facetas, la faceta icónica que se refiere a las imágenes y la simbólica donde se encuentran los significados, ambas están interrelacionadas pues las imágenes siempre contienen ideas y las ideas siempre llevan imágenes (Farr y Moscovici, 1984).

Además, en el acercamiento a una posible definición por parte de Jodelet (1986), podemos entender que la representación social se encuentra en el pensamiento social: en el que tanto genera sentido común –desde estructuras predeterminadas–, como es generado por éste, ya que fluye a través de la comunicación. Mediante este saber del sentido común (que se genera y reconstruye) entendemos, actuamos –un pensamiento práctico– y nos comunicamos en el ambiente que nos rodea, volviendo familiar lo no familiar y organizándolo en estructuras precedentes que nos otorgan la facultad de darle sentido y coherencia a la realidad en la que vivimos. En palabras de Moscovici y Farr “Las representaciones sociales deben ser entendidas como modos específicos de entender, y comunicar lo que ya sabemos” (1984: 15).

La realidad vista a través de la teoría de las representaciones sociales es un todo que contiene al individuo, a la sociedad, a la cultura, así como también al sujeto y al objeto, etc. Por lo que es claro que esta teoría está armada a través de una epistemología distinta a la de la ciencia en general, así en el siguiente apartado ésta es explicada con un poco de ayuda de la psicología colectiva.

1.1.3. Epistemología: la estructura sobre la que se tejieron los hilos

Todos los argumentos de una teoría no servirían de nada si no se encuentran entrelazados sobre determinada epistemología que les dé un sentido coherente. Es por tal razón que en este apartado pasamos a la explicación de

algunos elementos básicos que les dan estructura a los hilos de la argumentación de la teoría de las representaciones sociales.

Un universo de conocimientos

Reafirmo que esta teoría no proviene de una epistemología de la ciencia positivista, donde se pueden cuantificar, verificar y repetir los fenómenos que se estudian; sino que, de manera diferente, surge de una epistemología del espíritu, donde los fenómenos no se repiten de la misma manera, pues están inmersos en un contexto histórico-social único. Al espíritu social se le puede captar a través de sus objetos, de sus productos sociales y del pensamiento social en el sentido común.

En el entendido de que vivimos en una sociedad pensante, los mismos Moscovici y Farr (1984) diferencian entre el universo reificado y el universo consensual. En el primero, se busca una diferenciación, una organización y una sistematización, es decir, se les imponen a individuos –que desempeñan un papel pasivo– roles y funciones diferentes que deben cumplir en una sistematización determinada. Éste es el universo al que pertenece la ciencia que al ser un grupo reducido de personas –los científicos– que ejercen cierta autoridad hacia los otros que no pertenecen, se alienan de esta manera del resto de las personas.

Y, por otro lado, en el segundo –en el universo consensual– la colectividad tiene un papel activo, donde a través de la conversación, elemento fundamental de este universo, se da forma y coherencia a los eventos, los objetos, etc., a través de una búsqueda de explicaciones. El sentido común pertenece a este universo, que se encuentra en las conversaciones de la gente, es decir que las representaciones son entidades que circulan en el pensamiento de la sociedad.

Sin embargo, las representaciones sociales no tienen una estructura estática, sino dinámica, se encuentran en movimiento y cambio continuo en el pensamiento social, por lo que no es de extrañar que los significados e imágenes que surgen en el universo consensual puedan pasar con el tiempo al universo

reificado y viceversa.

La realidad y la persona en su imposibilidad de salir de ella

Farr y Moscovici (1984) distinguen varias esferas de la realidad, una de ellas material y otra histórico-convencional, es importante recordar que son dos formas distintas de verla y no dos realidades distintas. Ambas existen antes de la persona y ésta no puede salir de ninguna de ellas. Ya que está siempre en contacto con la esfera material pero lo que percibe de ella, o los significantes y significados que encuentra, son dados por la esfera histórico-convencional social y prescriptiva, por lo tanto, está también siempre en contacto con ésta.

En otras palabras, esta última esfera es la que les da significación a los elementos de la realidad y les da una aparente coherencia que conforma totalidades. Éstas últimas son lo que la persona percibe, pero como no se da cuenta de la convención social a la que está sujeta, se le imponen socialmente. Las totalidades o representaciones sociales se transmiten entre los seres pensantes –las personas– a través del lenguaje, de la comunicación con los otros, y es allí donde se reconstruyen, permaneciendo en el pensamiento social en una constante reconstrucción.

Los actores en las representaciones sociales son capaces de modificar la realidad, pero sólo a través de su sujeción a ellas; ya que, como mencioné con anterioridad, son éstas las que les dan sentido a sus objetos. Es así también como los elementos que resultan desconocidos se miran a través de las representaciones a las que la persona está sujeta y son reacomodados dentro de una de ellas de acuerdo con componentes parecidos ya existentes en su estructura, interrelacionando así las piezas dentro de la realidad –en sus diversas esferas– que configuran la disposición de la representación social.

No sólo es posible que los objetos o eventos desconocidos, que resultan abstractos, ilógicos o no familiares dentro de la esfera material adquieran una imagen y significado dentro de una estructura preexistente, sino también las ideas en la histórico-convencional pueden llegar a materializarse, pasando así de una

esfera a otra, lo que nos confirma que no están separadas en el sentido de que sigue tratándose de una misma realidad.

La teoría de las representaciones sociales en el interior de la psicología colectiva

Para un mejor entendimiento se puede ver a la teoría de las representaciones sociales como parte de "... la psicología colectiva [que] intenta pensar el mundo mediante terciaridades, una de las cuales es la idea de [...] espíritu, que funcionan como entidades unitarias y no obstante incorporan al mismo tiempo al individuo y la sociedad..." (Fernández, 1994: 116-117).

Así también, Moscovici (1985) tiene una visión psicosocial en la que "la psicología social analiza y explica los fenómenos que son simultáneamente psicológicos y sociales" (: 27) tomando en cuenta la existencia de algo que va más allá de ambos términos y los contiene en una unidad, es decir, una totalidad.

Es en la totalidad del Espíritu Colectivo desde donde podemos entender las representaciones sociales; ya que éstas no le pertenecen al individuo, sino que son externas a él, lo rodean (como el medio ambiente), y es él quien puede pertenecer a una u otra de ellas.

Es importante no perder de vista la epistemología que de fondo estructura a la teoría de las representaciones sociales, para entender así la congruencia entre sus argumentos y explicar con mayor claridad cómo son la estructura y las funciones de una representación social.

1.1.4. Estructura de una representación social: el orden del caos dentro de una totalidad

A partir del texto de Ibáñez (2003), los componentes que estructuran una representación social se instauran desde tres ejes:

- La "actitud" que es la disposición –favorable o no– que tiene una persona hacia el objeto de la representación, dentro de esta se encuentran los componentes afectivos de carácter dinámico que nos proporcionan una orientación evaluativa del objeto.

- La calidad y la cantidad de “información” que se tiene sobre los objetos representados, en esta influyen la pertenencia grupal y la ubicación social del sujeto.
- Y, el “campo de representación” donde se delimitan, ordenan y jerarquizan los elementos que configuran el contenido de la representación.

Dentro de este último eje se lleva a cabo una organización interna de la representación a través del núcleo figurativo y es aquí en donde se llevan a cabo dos de los principales procesos de ésta: el anclaje y la objetivación.

El anclaje: atraer lo extraño hacia lo familiar

El mecanismo del anclaje primero se encarga de acercar aquello que nos parece extraño o no familiar, y por lo tanto intrigante, hacia un campo o sistema que ya conocemos –elegido de nuestra memoria– para así añadirlo a éste, ya sea clasificándolo o dándole un nombre; al hacer esto “... lo confinamos a una serie de comportamientos y reglas que estipulan lo que es, y no es, permisible en relación a todos los individuos [u objetos] incluidos en esta clase” (Farr y Moscovici, 1984: 30), también se puede establecer con él una relación positiva de aceptación o negativa donde se le rechaza. De esta manera el significado del elemento extraño es determinado por el contexto o el campo de la representación a la que se ancla y que es siempre previo a dicho elemento.

La clasificación se puede dar por generalización o particularización:

- al generalizar se busca que lo particular o desconocido encaje en una opinión ya hecha, así las características de una categoría se vuelven comunes a todos los elementos de ésta;
- por otro lado, la particularización es cuando se busca formar una imagen más precisa de un elemento en particular que parece diferente del prototipo o categorías existentes.

Además de clasificar a lo extraño o desconocido se le da un nombre, para así colocarlo en una matriz de identidad cultural y convertirlo en una imagen

comunicable que se puede ligar a otras imágenes (Farr y Moscovici, 1984).

En el anclaje como mecanismo interno del núcleo figurativo o matriz icónica, las innovaciones o la información nueva sobre un objeto es adaptada para insertarse en él, pero también lo modifica, provocando una reacomodación de la representación (Ibáñez, 2003). La finalidad de este proceso es "...facilitar la interpretación de características, la comprensión de intenciones y los motivos detrás de los actos de la gente... para formar opiniones" (Farr y Moscovici, 1984: 36).

Así como existe el anclaje para clasificar y nombrar lo no-familiar, ordenándolo en el núcleo figurativo que está vigente en nuestra memoria, existe también otro proceso llamado: "objetivación"; que se encarga de dotar a las imágenes con realidad y reproducirlas en ella, éste segundo proceso se explicará con más detalle enseguida.

La objetivación: reproduciendo las imágenes de lo anclado, creando realidad.

El proceso de la *objetivación* transforma las ideas abstractas en formas icónicas concretas, en otras palabras "*hacen ver lo que se pretende describir*" (Ibáñez, 2003: 186), ya que "...objetivizar es descubrir la cualidad icónica de un ser o una idea imprecisa, para reproducir un concepto en una imagen..." (Farr y Moscovici, 1984: 37).

Para proporcionar a un concepto una imagen, éste se compara con las imágenes ya existentes en el repertorio del núcleo figurativo, se puede decir que buscamos en la memoria imágenes, recuerdos, situaciones parecidas preexistentes que están organizadas de acuerdo con las creencias sociales imperantes en ese momento, es así como se mezclan unas imágenes con otras para producir nuevas, que formarán parte de la realidad convencional en la que vivimos (Farr y Moscovici, 1984).

Cuando estas se sueltan de su origen –que es olvidado tras repetirse una y otra vez en la comunicación social– se convierten en parte del medio ambiente; de esta manera "...la distinción entre la imagen y la realidad es borrada" (Farr y

Moscovici, 1984: 39) y éstas pueden cumplir su función en la comprensión social del mundo. En el momento en que cierta organización de las creencias o paradigmas se encuentra vigente en el pensamiento social, las imágenes y significados que pertenecen a éste adquieren un carácter tácito.

Pero no sólo se adquieren nuevas formas icónicas que se reproducen una y otra vez en la realidad, sino que también algunas de ellas pueden dejar de ser parte de esta, dependiendo de la vigencia del paradigma dominante y de la reestructuración del núcleo figurativo que se va dando gradualmente de la periferia al centro del mismo (Farr y Moscovici, 1984).

Ibáñez (2003) describe este proceso en tres fases:

- La primera, es la “construcción selectiva” en la que la información que se tiene es filtrada a través de los intereses y valores sociales rechazando unos elementos y reteniendo otros que serán transformados para que encajen en las estructuras de pensamiento ya existentes.
- Seguida por la “esquemización estructurante” en la cual los elementos seleccionados se reorganizan proporcionando una imagen coherente y expresable, que es llamada núcleo figurativo.
- el núcleo figurativo, a través de la última fase, la “naturalización”, se vuelve un componente más de la realidad objetiva, en otras palabras “pasa a ser un objeto que ya estaba ahí” (Ibáñez, 2003: 187).

La estructura propia de una representación social es flexible, ya que es tanto instituida –tiene una organización establecida, según las creencias de la sociedad, de las imágenes y significados que la conforman– como instituyente –se encuentra en un gradual y constante cambio– y es debido a estas características que cumple con una serie de funciones complejas y diversas, dentro de la vida cotidiana.

1.1.5. Funciones que se dan por las representaciones sociales en la cotidianidad

La función principal: familiarizar el mundo

Dentro de las funciones que las representaciones sociales llevan a cabo la principal “... es familiarizarnos con lo extraño de acuerdo con las categorías de nuestro comportamiento” (Moscovici, 2003: 67). Aquello que nos resulta desconocido puede sentirse como una amenaza hacia las creencias ya establecidas sobre la realidad.

Así que para mantener cierto conocimiento estable del mundo las representaciones sociales (que se encuentran en el medio ambiente de una sociedad pensante) a través del anclaje y la objetivación²³ se encargan de tomar lo extraño y agregarlo o modificarlo de acuerdo con el contexto en que se encuentra, compatible con el pasado que se recuerda parecido para darle coherencia y sentido a la realidad, que continuará viéndose como una totalidad.

Otras funciones derivadas de la familiarización

El resto de las funciones con las que cumplen las representaciones sociales se desprenden de esta función principal, como es el caso de las mencionadas en el texto de Jean-Claude Abric (2001), éstas son las siguientes:

- Iniciamos con la “Función de saber”, que es la forma como entendemos la realidad y las explicaciones que damos sobre ella. Al familiarizar el mundo, mantenemos la totalidad y la coherencia que nos dan la sensación de saber lo que se puede encontrar en él, así como lo que puede ocurrir, eventos o sucesos que se esperan en el futuro de los objetos o individuos, de acuerdo con lo que ya ha pasado o sucedido.
- Así también adquirimos un pensamiento práctico sobre cómo debemos actuar hacia aquellos objetos, individuos o

²³ procesos que, como ya mencioné, estructuran y modifican los significados, así como las imágenes a las que van unidas, que se encuentran en el núcleo figurativo.

acontecimientos que suceden en la realidad que creemos conocer, lo que Abric llama “Función de orientación”.

- En cuanto a la “Función que define la identidad”, al clasificar y nombrar socialmente a los individuos como pertenecientes a determinados grupos, se les adjudican características que delimitan el comportamiento que se debe tener hacia ellos; ningún individuo o grupo se escapa de ser encasillado en alguna clasificación, las personas en sociedad se incorporan a estas marcando su pertenencia a determinados grupos y por lo tanto a determinadas identidades, es así como se definen a ellos mismos diferenciándose también de los otros grupos a los que no pertenecen.
- Cuando conformamos una identidad de grupo con la información que fue apropiada y la que es rechazada, justificamos las posturas que tomamos ante el mundo y frente a aquellos a quienes consideramos como diferentes o pertenecientes a nuestro grupo, esta es la “Función justificadora”.

Para finalizar con el tema de las representaciones sociales se presentan algunas de las delimitaciones para esta investigación.

1.1.6. Alcances y delimitación de la teoría de representaciones sociales dentro de esta investigación

Ahora que se ha hecho una revisión de la teoría de representaciones sociales es posible captar los alcances y delimitaciones que tiene dentro de esta investigación en particular.

Aquello que puede ser representado en esta teoría son los objetos sociales, para saber si el objeto de estudio de esta investigación es un objeto social se recurre a la historicidad del fenómeno y a los cambios en cómo es percibido, esto indica que es una construcción social (Peñaloza, 2014). Razón por la cual se trata más adelante la historia del trabajo femenino.

El atributo de lo social está dado por el contexto del objeto y porque se

distribuye a través de la comunicación. En los antecedentes se describen las condiciones estructurales del trabajo de hoy en día y las características de la rama del transporte para contextualizar y situar el objeto. Ya se habló en la epistemología sobre la relación trídica de sujeto-objeto-Espíritu colectivo (o pensamiento social).

Esta investigación tiene un nivel de análisis individual (Rodríguez, 2003) en el que una muestra de personas (trabajadoras y trabajadores del transporte público de pasajeros) produce un conocimiento común que nos permite captar las características de la representación social. Recordemos que éstas pertenecen a un universo consensual por lo que se toman en cuenta los discursos que son frecuentes o admitidos como normales por la mayoría de los miembros del grupo social.

Esto es posible por las herramientas que fueron requeridas de la teoría fundamentada en la creación de las categorías de significados (revisar metodología). Pero caben las contradicciones en los discursos y narraciones, ya que, los actores pertenecen a distintos grupos sociales y pueden participar de diferentes instituciones (Rodríguez, 2003). Agregando a esto que, más que por una representación se encuentran sujetos a un sistema de representaciones.

La representación social se puede indagar y observar en el grupo social dentro de su contexto y situación a través de las narraciones, discursos y prácticas de los actores y actoras (de allí la elección de las herramientas de recolección de datos: entrevista y observación).

“... Las representaciones sociales se organizan narrativamente, siendo el pensamiento narrativo el que trata sobre la intención humana y la acción, así como las vicisitudes y consecuencias que marcan su curso” (Rodríguez, 2003: 75). Para observar las intenciones, sentidos y significados que componen la experiencia de los sujetos sobre el objeto social se usó la metodología fenomenológica.

Los niveles de análisis que fueron investigados dentro de la representación social son los significados sobre el trabajo, las imágenes construidas que influyen en la práctica del trabajo, y la percepción de las

condiciones laborales. Todos contrastados por género. Se trata de construcciones que se van formando dentro de colectivos a través de la comunicación e interacción, en la dimensión simbólica y sociocultural de la realidad social, que orientan las acciones del grupo. Son conocimiento del sentido común, cambiantes, por lo que su historicidad y ubicación temporal-espacial son importantes.

En el siguiente apartado un breve seguimiento histórico del trabajo femenino permite dar cuenta de éste como un objeto social que se va transformando con el tiempo. Las diferentes percepciones y representaciones que ha tenido en el pensamiento social de nuestra cultura en los últimos años brindan un panorama de los cambios esperados en la percepción del trabajo femenino.

1.2. GÉNERO Y TRABAJO

En este apartado se revisan las cuestiones relacionadas con género y trabajo, perspectiva que ayuda a dilucidar las texturas en el oficio de las choferesas y los choferes. Se divide en cuatro partes: la primera, es un breve recuento de la historia de la mujer y el trabajo en las décadas recientes en el país, que, entre otras cuestiones, muestra al trabajo femenino como un objeto social cuya percepción cambia a través del tiempo. En la segunda parte, se explican las características que le brindan al género la cualidad de ser una categoría analítica. El tercer apartado, muestra las discusiones teóricas que se dan dentro de la sociología del trabajo sobre la importancia de considerar o no el trabajo doméstico y el trabajo femenino. Por último, se retoma una perspectiva sexuada del trabajo que pretende ser integral.

1.2.1. Breve historia de las mujeres y su incorporación al trabajo remunerado

En el caso de la mujer como trabajadora remunerada existen, además de las condiciones generales del trabajador, otras particularidades que deben ser tomadas en cuenta, como la situación histórica y demográfica, la influencia de instituciones sociales como la familia, la religión, la escuela, la clase social, así como los aspectos ideológicos de las relaciones de género. Todas estas condiciones se encuentran entrelazadas en la realidad social, de manera que no es posible separarlas, pero en un intento de esbozar las generalidades del trabajo femenino, es importante mencionar lo siguiente.

Dentro de una perspectiva histórica, se puede señalar que durante la primera parte del siglo XX la división sexual del trabajo y la organización familiar estaban fuertemente unidas como parte del orden social prevaleciente, el hombre realizaba trabajo extra doméstico y la mujer trabajo doméstico, lo que parecía claro y “natural” a los pobladores de este país. El hombre era el proveedor y jefe de familia en un modelo patriarcal (o tradicional), las familias eran numerosas y las mujeres se ocupaban de los hijos, asumiendo las funciones reproductivas, las tareas domésticas también eran muchas más que en la actualidad, porque se

producían, por ejemplo, alimentos de consumo no duradero y prendas de vestir (Ariza y De Oliveira, 2002; Rendón, 2004).

Desde 1920 había una tendencia a la participación femenina dentro del sector terciario, porque algunas de las actividades que les eran permisibles entran en las categorías del comercio y los servicios. A lo largo del siglo pasado, como ya lo hemos señalado, se ha dado un proceso de terciarización de la fuerza de trabajo, debido a que, con la modernización y la industrialización, el crecimiento de las ocupaciones en la manufactura se redujo, la agricultura ya no era capaz de generar nuevas ocupaciones y las ramas productoras de bienes materiales no pudieron absorber la oferta de fuerza de trabajo (Rendón y Salas, 1987). Las condiciones anteriores permitieron que en 1950 comenzara a acelerarse el crecimiento del sector terciario, donde se ha mantenido la presencia de las mujeres. En este sector es donde ellas más afluencia tienen dentro del mercado laboral, sobre todo las jóvenes y solteras.

Sin embargo, dentro de la forma de pensar el trabajo que tenían, se entiende que "...para la mayoría de las mujeres de esa época [1930-1970] el trabajo conservara un valor estratégico o coyuntural, como una actividad suplementaria que se realiza en circunstancias muy precisas, siempre que las necesidades familiares así lo requieran" (Ariza y De Oliveira, 2002: 345). En parte, esta percepción sobre el trabajo de la mujer tiene relación con el sistema de valores y creencias de la religión católica que prevalecía con más fuerza en aquella época, según la cual la mujer es un complemento del hombre, el trabajo que ella realiza es complementario al de él y por lo tanto se le podía pagar menos, ya que "...contaba con un hombre proveedor de hogar que debía asegurarse de que su familia tuviera todo lo necesario en base a su propio trabajo" (Silva y Solís, 2012: 217).

La inserción de las mujeres a la vida laboral, pese a que históricamente ya se había hecho, fue percibida por los grupos tradicionalistas y conservadores como un atentado al orden social establecido: el hecho de que las mujeres trabajaran fuera de los espacios domésticos las ponía en riesgo, tanto física como

moralmente, de ahí el cuidado que las familias y, fundamentalmente, el padre de familia debía tener respecto de las mujeres. En este sentido, el cuidado debía contemplar la actividad a la que se dedicaban, los espacios laborales en que se practicaba y las relaciones laborales que se establecían, tanto con los varones como con las mujeres (Silva y Solís, 2012).

El trabajo femenino presentaba un problema: el acceso de las mujeres al dinero. La independencia económica de la mujer, que podía resultar de su inserción al mercado de trabajo, podía surgir de la necesidad familiar, pero (de acuerdo con la percepción social que se tenía hacia mediados del siglo XX) también de la búsqueda de conductas liberales que la llevarían a perder su “feminidad” y a adoptar conductas inadecuadas que la llevaran por la senda de la vanidad y la frivolidad (Silva y Solís, 2012).

Así, a pesar del creciente proceso de urbanización y de industrialización que fueron abriendo espacios para el trabajo femenino, las actividades en las que la mujer pudo insertarse fueron asignadas en función de su sexo. Además, las fábricas tenían especial cuidado en separar a los trabajadores de ambos sexos para no cometer “faltas a la moral” (Silva y Solís, 2012), motivo constante de preocupación para las sociedades tradicionales.

Al transcurrir la segunda mitad del siglo XX la incorporación masiva de las mujeres a la fuerza de trabajo se había dado paulatinamente, debido a los cambios estructurales del país. Ese proceso, que en sus inicios fue lento, pronto comenzó a transformarse. “Durante las últimas cuatro décadas, la participación de las mujeres en el trabajo extradoméstico prácticamente se ha duplicado pasando del 19% en 1970 a 38% en 2013” (Zabludovsky, 2015: 62). Sin embargo, aún hay algunos sectores, como el de transportes, dónde es escasa la participación de las mujeres.

Las crisis y la reestructuración económica (comentadas con anterioridad) deterioraron las condiciones de vida y trabajo. El salario de un solo miembro de la familia, el jefe proveedor, ya no era suficiente, por lo que la organización de las

familias ante las actividades laborales extradomesticas se vio modificada. Para mantener un cierto estilo de vida y en algunos casos para sobrevivir, las familias se encontraron con la necesidad de "...incorporar a la fuerza de trabajo a personas que otrora hubieran podido dedicarse exclusivamente al estudio o a los quehaceres del hogar" (Rendón, 2004: 54).

Por tal motivo, de 1980 en adelante, además de las mujeres jóvenes y solteras, empezaron a incorporarse al mercado laboral también las mujeres casadas, unidas y de mayor edad (De Oliveira y García, 1990). La oferta laboral cambió y se abrieron subcontrataciones que permitieron a las mujeres trabajar tiempo parcial sin abandonar su rol reproductivo, pero en condiciones laborales de precariedad (Ariza y De Oliveira, 2002). Esta situación, si bien, afecta a la mayoría de los trabajadores (como se mencionó en las condiciones del trabajo genérico en México) se refleja con mayor claridad en determinadas poblaciones como son los jóvenes, los adultos mayores y, por supuesto, las mujeres.

A mediados de la década de 1970, como parte del proceso de modernización del país, se implementó una política de planeación familiar que difundieron prácticas de control natal, logrando la reducción de la fecundidad, que "...era de 6.3 [hijos en promedio] en 1973 y pasó a 3.8 en 1986" (De Oliveira y García, 1990: 696). El descenso de la fecundidad influye ampliamente en el trabajo femenino porque, según De Oliveira y García (1990), el número de hijos condiciona el tipo de trabajo que las mujeres desempeñan. Las mujeres con hijos participan menos en el mercado laboral, pero esta participación también depende de la dinámica del mercado laboral, de las recesiones y las crisis económicas.

Los cambios demográficos, como el marcado descenso de la fecundidad y el aumento de la edad de la unión conyugal, provocaron que las familias se volvieran más pequeñas reduciendo el tiempo de crianza de los hijos, también aumentaron las familias de jefatura femenina, donde las mujeres se convierten en las proveedoras y por lo tanto deben realizar trabajo extradoméstico (Rendón, 2004).

Estas transformaciones se vieron permeadas por un cambio en los valores sobre las familias, el trabajo y las mujeres, donde la realización de la mujer no depende ya sólo de la maternidad, sino de otros múltiples roles, como laborales, sociales, profesionales, etc. (Zabludovsky, 2007). Lo que nos lleva a preguntarnos ¿cuál es la situación familiar de la mujer que labora en el transporte y qué relación establece entre familia y trabajo?, ¿cuáles son los valores que la influyen?

Un factor también importante es el aumento de la escolaridad, que “...Paralelamente a la adquisición del control de la fecundidad las mujeres han accedido a la educación y, con este hecho, han podido y pueden legítimamente acceder a actividades que, durante siglos, estuvieron reservadas a los hombres” (Beraud 2007: 143). Antes había gran rezago y discriminación de género en la educación hacia las mujeres, situación producida por:

...una construcción sociocultural que establece como funciones primordiales o únicas de las mujeres el ser madre, esposa y ama de casa, y las identifica con lo emocional y lo afectivo, reservando las tareas del mundo público, del trabajo remunerado y la educación formal sobre todo a los varones (proveedores económicos, racionales, exitosos), lo que refuerza la falsa dicotomía de lo público-privado, apoyada en la diada femenino-masculino (Bustos, 2012: 28).

Incluso ahora que las mujeres tienen una mayor participación en la educación superior²⁴ los estereotipos de género siguen teniendo una gran influencia sobre la división del trabajo. Esto se observa en carreras y ocupaciones donde predomina un mayor porcentaje de hombres o mujeres (ejemplos de carreras “femeninas” son las de educación y humanidades, por el contrario, algunas ingenierías son consideradas como carreras “masculinas”) (Bustos, 2008). La ocupación de operador de transporte es una de aquellas donde los hombres predominan (este tema se vio ampliamente en la descripción del problema).

La presencia de las mujeres es mayor en el sector de comercio (45.9%) y

²⁴ Según la Asociación Nacional de Universidades e Instituciones de Educación Superior (ANUIES), en México del total de los estudiantes de nivel técnico superior y licenciatura universitaria, en el ciclo escolar 2014-2015, el 50.44% son hombres y el 49.56% son mujeres.

servicios (44.7%), pero su inserción en sectores tradicionalmente masculinos (como en la construcción y en los transportes) es todavía muy reducida (Zabludovsky, 2007), al igual que la participación de las mujeres en espacios de toma de decisiones y ejercicio del poder. Al respecto, Zabludovsky (2015), menciona que, según las estadísticas nacionales con respecto a los cargos de funcionarias en el gobierno, las mujeres sólo representan el 39% y con respecto a las funcionarias, gerentes y/o ejecutivas "...el porcentaje de mujeres con responsabilidades directivas en el sector privado es de 29%, lo cual está muy lejos de reflejar la presencia en la fuerza de trabajo y las graduadas en las universidades" (:70).

Delgado (2012) menciona que "Las mujeres hemos visto que triunfar en la vida o tener éxito corresponde al mundo de lo público, el significado social y cultural que simboliza, la supuesta libertad y el éxito es un privilegio de los hombres" (:42). El éxito reservado al hombre, el "deber ser" del estereotipo femenino y una socialización diferenciada, son algunos de los factores que marcan un "techo de cristal" para el desempeño profesional de las mujeres. Esta expresión se refiere a un tope implícito en la cultura laboral de organizaciones y empresas que no permiten a las mujeres acceder a cargos de mayor jerarquía aun teniendo las mismas capacidades que los hombres (Bustos, 2002; Bustos, 2008; Zabludovsky, 2007; Zabludovsky, 2015).

Considerando los datos anteriores y los estereotipos de género, ¿cómo son los puestos desempeñados por las mujeres en el transporte?, ¿les permiten participar en la toma de decisiones y ejercer el poder? ¿Pueden ellas avanzar dentro de la organización o se encuentran con un *techo de cristal*?

Pero, además de las limitantes en las instituciones, también hay una adherencia por parte de las mujeres a las formas convencionales para desempeñarse en un trabajo o en roles tradicionalmente femeninos, esto es lo que se llama el "suelo pegajoso" (Burin, 2008). Éste se refiere a una carga moral en las mujeres que al desempeñar trabajo salarial preferirían volver al modelo ideal (tradicional) de mujer. Entonces, ¿cómo experimentan las mujeres transportistas la

condición moral del suelo pegajoso? ¿Sienten culpa al abandonar el rol tradicional o no experimentan esta condición?

Se perciben grandes y diversos los cambios que han permitido a la mujer incorporarse (primero de forma paulatina y después masivamente) al trabajo extradoméstico. Sin embargo, hoy en día, esta inclusión en el campo laboral está marcada por la inequidad de género en el ingreso y en las condiciones laborales; ya que, las mujeres se centran en actividades precarias y de tiempo parcial, en parte debido a su doble y excesiva carga de trabajo, y que, a diferencia de los hombres, se hacen cargo del trabajo doméstico además del extra doméstico (Ariza y De Oliveira, 2002; Rendón 2004). ¿Cómo se incorporan las operadoras del transporte público de pasajeros al trabajo en Morelia?

Pedrero (2012), habla del uso que hacen las mujeres del tiempo, de cómo en las familias las mujeres de todas las edades invierten más horas en tareas domésticas, de cuidadoras, de crianza y actividades de voluntariado, que los hombres. Aunque el trabajo doméstico es importante para el mantenimiento del sistema capitalista, no se le da un valor económico, no es remunerado, e incluso ha sido invisibilizado, ya que muchas de las mujeres que entran al mercado de trabajo ocupan su tiempo en ambos tipos de trabajo. Partiendo de lo anterior, me pregunto ¿cómo es valorado el trabajo que realizan las mujeres operadoras del transporte público en Morelia, tanto por ellas mismas como por su familia?

Así es como en el ámbito laboral se hace visible una problemática de género, una desigualdad en las relaciones de poder entre el colectivo femenino y masculino. Parece una simple división del trabajo, pero no es así, a esto se refiere lo que se llama la “doble jornada” de trabajo de las mujeres (Ariza y De Oliveira, 2002; Bustos, 2008; Pedrero, 2012; Rendón 2004; Zabłudovsky, 2007; Zabłudovsky, 2015). Es una circunstancia que afecta a la mayoría de las mujeres con trabajo remunerado, ¿cómo manejan las operadoras de transporte la doble jornada?

Gina Zabłudovsky (2007 y 2015) nos muestra un panorama de la

participación de la mujer en el ámbito laboral en el que predomina la segregación, tanto vertical (en la posición jerárquica, como se mencionó con el “techo de cristal”) como horizontal (con la predominancia en determinadas ocupaciones, como en las que parecen determinadas por estereotipos de género). Así mismo hay elevados índices de discriminación salarial, ya que la presencia de las mujeres es menor a medida que los salarios mínimos mensuales aumentan. Sobre los empleos femeninos en general, dice que:

En la práctica se mantienen las diferencias salariales y los prejuicios culturales sobre las ocupaciones y la productividad de las mujeres. Por lo general, los empleos considerados ‘exclusivamente femeninos’ son los que tienen menor jerarquía y a los que se les suele asignar un valor inferior en cuanto a requisitos, capacidades y remuneración (Zabludovsky, 2007: 30).

En esta línea, ¿cómo se incorporan las operadoras de transporte en la jerarquía del trabajo?, ¿hay alguna diferencia en el sueldo entre los hombres y las mujeres transportistas?

Como podemos ver en este bosquejo sobre el trabajo femenino, los significados que se le atribuyen al trabajo de las mujeres se han transformado históricamente, el rol de la mujer en el mundo del trabajo ha ido cambiando de ser un apoyo en la economía del hogar a una diversidad de papeles que ahora desarrollan, de ahí la importancia de estudiar a este sector laboral desde la perspectiva de las mujeres.

1.2.2. El género como categoría analítica

En esta investigación nos ocupamos del trabajo femenino en espacios masculinizados, éste es el de las operadoras del transporte público de pasajeros que se realiza en su gran mayoría por hombres, donde se tiene por interés la construcción de significados sobre el trabajo que ellas y ellos construyen, bajo el supuesto teórico de que la construcción de las trabajadoras se ve influida por su vivencia de ser mujer y por lo tanto puede ser distinta de la que construyen los hombres. Desde esta perspectiva, este es un estudio de género. Según Mabel

Burín (2010: 19) este se refiere "...al segmento de la producción de conocimientos que se han ocupado de este ámbito de la experiencia humana: las significaciones atribuidas al hecho de ser varón o ser mujer en cada cultura y en cada sujeto".

El género proviene de diferencias culturales que se les atribuyen a hombres y mujeres, esta misma autora define el género desde un punto de vista descriptivo como:

...la red de creencias, rasgos de personalidad, actitudes, valores, conductas y actividades que diferencian a mujeres y a hombres. Tal diferenciación es producto de un largo proceso histórico de construcción social, que no sólo produce diferencias entre los géneros femenino y masculino, sino que, a la vez, estas diferencias implican desigualdades y jerarquías entre ambos (Burín, 2010: 20).

Burín (2010) establece los rasgos característicos del género como una categoría de análisis:

1. *Es siempre racional*, cuando se habla de género femenino se debe hablar de su conexión con el género masculino, entre ellos existen relaciones de poder que no se pueden pasar por alto, ya que influyen en la construcción de subjetividades.
2. Se trata de una *construcción histórica-social*, son parte de un discurso histórico que ha tenido cambios, estos discursos marcan formas de relación entre los géneros y las diferentes significaciones que se les dan, construcciones que se pueden observar en las instituciones sociales.
3. El género *jamás aparece en forma pura*, se entrelaza con muchos otros aspectos que también constituyen la subjetividad.

A partir de estos supuestos analizaremos el caso del trabajo femenino, observando en los testimonios de las mujeres cómo se construyen las relaciones, cómo se ejerce el poder y cómo el género se cruza con otras variables socioculturales.

Aclarar que el género es relacional ayuda a poner de manifiesto un

conflicto dentro del orden de lo social entre el colectivo femenino y el masculino, donde las relaciones de poder en las prácticas cotidianas hacen notoria una cierta condición de las mujeres en la representación social de los y las trabajadoras, que depende del contexto en el que los cuerpos sexuados interactúan (De Barbieri, 1998).

Otra de las perspectivas a tomar en cuenta para este estudio son las discusiones teóricas de la sociología del trabajo, de las cuales se retoma un poco a continuación.

1.2.3. Desde la sociología del trabajo

Como parte de esta investigación se recurrió a la perspectiva de la sociología del trabajo, ya que nuestras sociedades se fundamentan en el trabajo. Sobre la importancia de este fenómeno Dominique Méda dice:

El trabajo es el fundamento del orden social y determina ampliamente el lugar de los individuos en la sociedad. Es el principal medio de subsistencia y ocupa una parte esencial en la vida de los individuos. Trabajar es una norma, un 'hecho social total' (2007: 17).

Esta misma autora identifica (después de hacer un recorrido histórico del concepto de trabajo y encontrar un conglomerado de significados sobre el mismo) tres dimensiones principales de la forma como se percibe el trabajo en la actualidad, estos son: "el trabajo como factor de producción, como esencia del hombre y como sistema de distribución de los ingresos, de los derechos y de las protecciones" (Méda, 2007: 24).

Del trabajo como esencia del hombre podemos considerar una serie de funciones que éste tiene en la vida cotidiana. Méda (rescatando el texto de Jahoda, 1984) recupera las siguientes: "impone una estructura temporal de la vida; crea contactos sociales fuera de la familia; da objetivos que sobrepasan las ambiciones propias; define una identidad social y obliga a la acción" (Méda, 2007: 28).

De estas funciones podemos ver que algunos aspectos de la vida

cotidiana de los trabajadores y trabajadoras se ven estructurados por el trabajo y podemos preguntarnos lo siguiente sobre los sujetos en relación con el objeto de estudio ¿cómo se ha modificado la organización del tiempo de las mujeres que operan transporte público después de ingresar a dicho trabajo? El trabajo se ha vuelto una de las fuentes principales de las relaciones sociales y personales, entonces ¿cómo han creado su red de contactos sociales en el trabajo? ¿Las choferesas han tenido alguna dificultad para hacerlo considerando que es un espacio masculinizado? Por otro lado, ¿sus objetivos y ambiciones propias se han transformado a partir del trabajo que desempeñan? y, por último, ¿se puede observar una cierta identidad dentro de los conductores del transporte público? ¿hubo algún cambio en la identidad de las mujeres al incorporarse a este trabajo?

No se pasa por alto que Méda (2007) considera como la función principal del trabajo el aportar ingresos. Al tener como característica ser una actividad productiva asalariada se delimita la expansión del término trabajo y se dejan fuera muchas otras actividades. Una de ellas es el trabajo doméstico que al no ser remunerado no se toma en cuenta como tal, sino como actividades domésticas, lo que, ya dijimos, convierte el trabajo de la mujer en una doble jornada.

Según esta autora, el término trabajo doméstico fue utilizado por las feministas para llamar la atención sobre estas actividades como útiles socialmente, ya que al designarlas como trabajo acceden a un estatus de actividad útil a la colectividad. Méda (2007) argumenta:

El riesgo que incurrimos en llamar a las tareas domésticas ‘trabajo doméstico’ es doble: si se trata de trabajo, entonces no se necesita hacer ningún esfuerzo para que hombres y mujeres accedan por igual al trabajo que es remunerado y que da un lugar en la sociedad; y por otra parte, si se trata de un trabajo hay que remunerarlo (: 28).

Sin embargo, para una investigación sobre el trabajo de las mujeres es un factor importante para tomar en cuenta, no se puede pasar por alto que el rol social que se le adjudica a la mujer muchas veces las lleva a combinar actividades y el desgaste que las actividades domésticas conllevan sin duda tiene algún efecto

en el trabajo que realizan.

A partir de lo anterior, en este caso resulta relevante conocer la diferenciación entre actividad, trabajo y empleo. A manera de niveles que se integran en otros cada vez mayores, se puede distinguir el término *actividad* como el más amplio ya que abarca diversas esferas de la vida humana, “es algo que tiene en primer lugar un sentido para quien la realiza y que se hace para obtener de manera directa un bien o acceder a un servicio con el objeto de satisfacer una necesidad, material o inmaterial” (Neffa, 1999: 8). Es dentro de este que cabe hablar de tareas domésticas y otras actividades de la vida cotidiana que no son remuneradas.

El *trabajo*, por su parte, es una actividad que implica “un esfuerzo realizado por el hombre para producir algo que es exterior a sí mismo, hecho en dirección de otros y con una finalidad utilitaria” (Neffa, 1999: 8), implica además la expresión de creatividad, saberes y cultura. Mientras que en un nivel más bajo el *empleo* es “una relación que vincula el trabajo de una persona con una organización dentro de un marco institucional y jurídico que está definido independientemente de aquella, y que se constituyó antes de su ingreso en la empresa” (Neffa, 1999: 12).

Ésta es una clasificación muy útil y se puede decir que desde esta perspectiva el trabajo de operador de transporte público es teóricamente un empleo. Margaret Maruani (2000) describe una sociología del empleo donde:

...la relación de empleo no es sólo un fenómeno de mercado sino que es también una construcción social. Las recomposiciones de la población activa no son sólo movimientos demográficos o evoluciones económicas, son también procesos sociales que hayan sus raíces en la evolución de la sociedad y en los comportamientos de los actores sociales (: 9).

Desde este punto de vista es prudente preguntarse ¿Cómo es construido socialmente el empleo de los operadores de transporte público? ¿Cómo ha sido la evolución del empleo de operador para que la participación de las mujeres sea tan

baja? y ¿qué procesos sociales han permitido a las mujeres integrarse a ese empleo?

En décadas recientes la población activa ha tenido una recomposición en varios aspectos, uno de ellos es la incorporación masiva de las mujeres al mercado de trabajo, otro es el surgimiento de nuevas formas de empleo y uno más son las grandes cantidades de desempleo (Maruani, 2000). El trabajo y los trabajadores han cambiado, la estructura de los fenómenos del trabajo y el empleo ha tenido un cambio en su desarrollo, se está reconfigurando, cabe preguntarse ¿ha habido cambios en la estructura del empleo de los operadores de transporte?

Es importante decir que Maruani entiende por empleo al “conjunto de modalidades de acceso y salida del mercado de trabajo, así como la traducción de la actividad laboral en términos de estatus sociales” (2000: 10). Lo que lleva a preguntarse ¿cuáles son las modalidades de acceso de las mujeres al empleo como operadoras de transporte público?, ¿existen contratos establecidos o subcontrataciones?, ¿se les dificulta el acceso?, ¿qué las lleva a permanecer en ese empleo?, ¿por qué razones abandonan el empleo?, ¿en qué términos lo hacen?, ¿qué estatus social adquieren en ese empleo en particular?

Maruani (2000) sitúa el trabajo de las mujeres en una encrucijada entre “el ideal de libertad” y “la necesidad de subsistencia”. Si bien, el tener un empleo le proporciona a la mujer cierta libertad e independencia, no se puede decir que las condiciones de trabajo en las que labora (en general) sean buenas o mejor que suficientes. ¿Cuáles son las condiciones de trabajo de las mujeres en el transporte? ¿El salario es suficiente para cubrir sus necesidades? ¿En qué horarios trabaja, es tiempo parcial o completo? ¿Qué relación tiene con el trabajo, lo ve de forma positiva o negativa?

Una vez que se reconoce la importancia de la actividad femenina en el mercado laboral, se vuelve “necesario explicar los distintos niveles de participación femenina en la actividad, así como lo que los determina” (Maruani, 2000: 12). La organización del trabajo muestra fenómenos sociales importantes para nuestra

sociedad, la división sexual del trabajo no es algo aleatorio, sino que tiene un desarrollo social determinado en la historia, también las diferencias entre los contratos laborales.

Por ejemplo, hay una mayor participación de las mujeres en empleos a tiempo parcial y “la separación tiempo completo/tiempo parcial es una auténtica *separación social* que diferencia y clasifica a los asalariados al tiempo que jerarquiza el *valor del trabajo*” (Maruani, 2000: 14). En otras palabras, el estatuto del empleo en un mismo trabajo puede llevar a discriminaciones. Por eso me pregunto ¿cuál es el estatuto del empleo en las operadoras de transporte? ¿Conlleva éste a alguna discriminación?

Hay que tomar en cuenta que:

...el reparto del empleo se basa en la definición social de lo que diferencia empleo masculino y femenino. [...] las políticas de empleo, sean éstas públicas o de empresa, se fundamentan en separaciones sociales preexistentes que contribuyen a perpetuar, reforzar o redefinir (Maruani, 2000: 15).

A través de estas lecturas surgen las preguntas ¿Cómo ha sido construido el empleo femenino socialmente? ¿Qué lógicas sociales fundamentan el trabajo de los operadores de transporte? ¿Las mujeres aceptan esas lógicas de trabajo? ¿Qué valor se le da a su trabajo?

Las discusiones que se dan dentro de la sociología del trabajo abren muchas interrogantes interesantes, sin embargo, sólo se retoman aquellas que se relacionan con el objetivo de esta investigación. En seguida se expone la perspectiva de Hirata y Kergoat (1997), quienes plantean una visión más integral sobre el trabajo.

1.2.4. Una perspectiva sexuada del trabajo

Hirata y Kergoat (1997) nos muestran en sus textos una visión que incluye la totalidad del trabajo en la cual se deben tener en cuenta las relaciones sociales de sexo y de clase, que se mantienen cambiantes y en evolución. Debido a las

transformaciones del trabajo, la historicidad del fenómeno debe ser tomada en cuenta, ya que la manera como nos representamos el trabajo ha cambiado a través de la historia, "...las relaciones sociales de sexo están periodizadas y se puede abordar el problema del cambio" (Kergoat, 1997a: 34).

Además, se debe considerar que el mundo del trabajo no ha sido neutro, las relaciones sociales de sexo se encuentran en el centro de la discusión de la división sexual del trabajo (Hirata y Kergoat, 1997). Por ejemplo, en la historia reciente, para la gente parecía normal que los hombres fueran los que trabajaban fuera de casa, mientras que las mujeres trabajaban dentro. Pero hemos presenciado en las últimas décadas que el lugar de las mujeres en el mundo del trabajo se ha ido modificando.

Es por el desarrollo que se ha observado en las últimas décadas que "El trabajo es un campo que se presta particularmente a una demostración sobre la evolución pasada y deseable de una historia sexuada y a la puesta en relieve de las relaciones sociales de sexos" (Hirata y Kergoat, 1997: 9-10). Sin embargo, lo interesante no es estudiarlo como algo lineal, sino estudiar las rupturas y las permanencias del trabajo como fenómeno.

La incorporación de la mujer al trabajo de operadora de transporte público de pasajeros es uno de estos cambios que viene ocurriendo en las últimas dos décadas dentro de la rama de los transportes, ésta es una ruptura considerando la división sexual del trabajo que se establecía.

Otro aspecto que es importante resaltar es que la estructura social no es estática cuando se habla de *relaciones sociales*, ya que "Relación significa, en efecto, contradicción, antagonismo, lucha por el poder, resistencia a considerar que los sistemas dominantes (capitalismo, patriarcado) son totalmente determinantes y que las prácticas sociales sólo reflejan estas determinaciones" (Kergoat, 1997b: 19) se trata, por lo tanto, de contradicciones dinámicas y esto es lo que se encuentra en el centro del análisis.

Al entrar las mujeres al empleo de operadora del transporte, las

relaciones sociales de sexo que se dan dentro del trabajo se van modificando, puede que en ocasiones entren en conflicto y las relaciones de poder se vuelven más notorias.

El trabajo en la cotidianidad de las prácticas sociales

De acuerdo con lo anterior, es a partir de las relaciones sociales que se forman configuraciones complejas de ideologías y de prácticas que es posible observar en el transcurrir de la vida común. Es así como, el concepto de *prácticas sociales* cobra relevancia, ya que se trata de “un conjunto coherente (pero no necesariamente consciente) de comportamientos y actitudes identificables en el conjunto de la vida cotidiana...” (Kergoat, 1997b: 15).

De esta manera los conceptos abstractos (relaciones sociales de sexo y de clase, división sexual del trabajo, género, trabajo) adquieren una dimensión dentro de lo concreto (las prácticas sociales) y es posible pensar simultáneamente lo material y lo simbólico (Hirata y Kergoat, 1997), haciendo factible encontrar los principios de inteligibilidad que rigen las diferentes relaciones, “Pues no se pueden estudiar las relaciones sociales en sí, sino sus modalidades, sus formas, su periodización, y esto se hace a través de las prácticas sociales” (Kergoat, 1997a: 37). Es decir, las prácticas sociales son lo que se puede estudiar.

Estudiar las relaciones sociales puede implicar indagar sobre aquello que las operadoras y los operadores del transporte piensan como natural en situación de trabajo, el sistema de valores que los rige y las justificaciones que se dan sobre lo que hacen. Además, dentro de estas prácticas las mujeres son *actoras sociales* inmersas en la relación capital/trabajo (Hirata y Kergoat, 1997).

Estos actores y actoras sociales son tomados en cuenta dentro de la situación del trabajo tanto influidos por elementos macro-sociales por los que se ven afectados y elementos culturales en las prácticas sociales, como por elementos micro-sociales, en el aspecto subjetivo, las creencias e ideologías que los llevan a actuar de determinadas maneras.

Comúnmente, las trabajadoras son pensadas en la división entre su estatus de reproductoras y su estatus de productoras, pero hay que tomar en cuenta que al momento en que las operadoras del transporte llevan a cabo su trabajo estas dimensiones no están separadas (Hirata y Kergoat, 1997). Las trabajadoras y los trabajadores tienen una vivencia del trabajo en su totalidad dentro de las prácticas sociales.

Sin embargo, si hay prácticas diferenciadas para varones y para mujeres, determinadas por la construcción de género, que dependen entre otras cosas de elementos culturales y situaciones sociales, en el trabajo encontramos que hay una gran desigualdad en estas prácticas. Por ejemplo, la práctica aceptada en el transporte público de pasajeros para las mujeres es la de operadoras de radio y *checadoras* de ruta; mientras que los hombres pueden desempeñar el resto de los puestos sin problemas, incluyendo el de operador del transporte. Debido a este tipo de situaciones las autoras estructuran un complejo marco metodológico de investigación.

Además, se debe tomar en cuenta que al hablar de relaciones sociales es ineludible hablar de relación de poder, en el caso del transporte (como en muchos otros casos) al ser un espacio masculinizado es fácil encontrar como algo común que el que domina es el hombre y que las que se encuentra en situación de opresión son las mujeres. “Todo cambio en la situación de un grupo [ya sea de hombres o mujeres] que induzca un cambio para el otro grupo se confronta más bien en el terreno de las relaciones de fuerzas, con armas desiguales, y con la presencia de los grupos de sexo” (Kergoat, 1997a: 40).

Por supuesto, no pasamos por alto que los roles sociales de los varones y de las mujeres son una construcción social con base material. Kergoat lo plantea de la siguiente manera:

Es evidente que los hombres, que dominan, no se plantean como ‘varones’ puesto que por definición, el que domina existe por derecho, pero no se piensa como tal: es el dominado el que se piensa –y aún no siempre– como ‘relativo a’. Pero una mujer no se piensa sólo como mujer, se piensa también en una red de relaciones

sociales: como trabajadora (la relación capital/trabajo, la relación salarial) como joven o vieja, como, eventualmente, madre o inmigrada. Padece y/o ejerce una dominación según su lugar en esas diversas relaciones sociales. Y es este conjunto el que va a constituir su identidad individual y el que originará sus prácticas sociales. A nivel colectivo, es aún el conjunto de las relaciones sociales el que va a fundar su pertenencia a un grupo y la conciencia de esta pertenencia (1997a: 35).²⁵

Las relaciones sociales de clase y de sexo aportan contenidos y direcciones a los actores sociales para orientarse en la práctica. “Las relaciones sociales organizan, es decir enuncian y jerarquizan las divisiones de la sociedad: privado/público, trabajo manual/trabajo intelectual, capital/trabajo, división internacional del trabajo, etc.” (Kergoat, 1997a: 37).

Es evidente que dentro de los espacios de trabajo podemos encontrar las recreaciones de estas relaciones sociales. Pero es, también, importante mencionar que en los distintos sectores y niveles de la sociedad las relaciones sociales de sexo son diversas, no hay homogeneidad en la vida cotidiana, de ahí la riqueza que podemos encontrar en la realidad de las relaciones sociales de sexo y de clase.

Recapitulando, Helena Hirata y Danièle Kergoat (1997), nos proporcionan un marco teórico-conceptual que toma en cuenta la historicidad del concepto de trabajo y su sesgo hacia la división sexual del trabajo. El trabajo se replantea considerándolo como un fenómeno social que se configura a través de las relaciones sociales y que se puede observar en la diversidad de las prácticas sociales.

Ante la situación del trabajo en el transporte las mujeres son actrices sociales que están tomando nuevas posiciones, la incorporación de las

²⁵ A la vez, en la cita anterior las autoras apuntan al tema de las identidades, al cómo se constituye la identidad de las trabajadoras, determinadas a partir de la forma como se piensan los actores sociales, un elemento subjetivo determinante en las investigaciones sobre el trabajo, aunque determinar identidades en esta investigación no es un objetivo.

operadoras de transporte en los últimos 20 años representa una ruptura de la división sexual del trabajo que estaba establecido, se ven afectadas directamente las relaciones sociales de sexo y sus formas de configurarse cambian, se generan nuevos conflictos que afectan las relaciones de poder.

Por lo tanto, es importante poner atención a las prácticas sociales que se llevan a cabo día a día entre los operadores y las operadoras en situación de trabajo. Debido a que los espacios-trabajo del transporte están todavía muy masculinizados es posible encontrar grandes desigualdades en las prácticas que las operadoras desempeñan en relación con las de los operadores. Pero no hay que olvidar, que lo que se encuentra en la realidad es diverso. Las relaciones sociales de los sexos se encuentran en un cambio constante, pero permiten a la vez la recreación de una estructura social suficientemente flexible para incorporar los cambios.

Concluyendo con el primer capítulo, se puede decir que se entiende a las representaciones sociales como formas de pensamiento que se estructuran socialmente, pero que al mismo tiempo se encuentran en proceso de construcción debido a la interacción entre los actores sociales, estas formas de pensar adquieren significación con las vivencias en el trabajo día a día. Al género, lo consideramos como una categoría que nos permite hacer un análisis más profundo de la situación social del trabajo y de las relaciones que se dan dentro de él entre varones y mujeres en tanto que el género es una categoría relacional en donde se cruzan relaciones de poder, tradicionalmente, de corte patriarcal. Y, por último, retomamos el concepto de trabajo en un sentido amplio, donde se toma en cuenta tanto aquel que es de carácter extra doméstico y remunerado, como el que se lleva a cabo dentro del ámbito doméstico, de esta manera pensamos a los actores y actoras sociales de una forma más integral y en proceso de construcción permanente. Pero ¿cómo dar cuenta de los cambios y de las formas en que las y los conductores del transporte público de la ciudad de Morelia piensan el trabajo? En el siguiente capítulo mostramos cómo podemos dar cuenta de este fenómeno complejo.

CAPÍTULO II. DISEÑO METODOLÓGICO

En el capítulo *diseño metodológico* se construye una guía que muestra cómo y bajo qué supuestos metodológicos se realizó la investigación. Se comienza por ubicar este estudio sobre la representación social del trabajo bajo una perspectiva cualitativa. Esto porque resultó ser la más apropiada, no sólo por el interés de profundizar en las formas de pensamiento, sino también por las limitaciones temporales y las dificultades para contactar con la muestra.

Después se hace un breve resumen del enfoque fenomenológico, se utiliza este debido a que el objeto social investigado se aborda a través de las vivencias de las operadoras y los operadores del transporte público de pasajeros, también porque brinda una explicación sobre la construcción de significados. Se continúa con un resumen de los elementos principales de la teoría fundamentada y su relación con las representaciones sociales, la razón para ello es que se aplica en la creación de categorías de análisis. Es en este punto que se introducen los cuadros operacionales para esquematizar el procedimiento que se desarrolla a partir de los objetivos de investigación. Seguido de lo anterior se describe el universo de investigación y se proporcionan algunos datos de la muestra cualitativa. Posteriormente, se detallan las herramientas de recolección-construcción de datos, estas son la entrevista semiestructurada y la observación.

En síntesis, en este apartado se trazan las líneas que guían la investigación para conferirle una forma coherente que permita encontrar lo que se busca, es decir, la información sobre cómo es vivido el mundo del trabajo por las operadoras del transporte público de pasajeros. A continuación, se inicia por la perspectiva de la investigación.

2.1. INVESTIGACIÓN CUALITATIVA

La palabra cualitativa nos hace pensar en las cualidades de las personas, la cualidad para producir conocimientos sobre su realidad. Por supuesto, se trata de una realidad social que es construida desde la subjetividad y la interacción, que además se hace presente en la cotidianidad, a través del lenguaje, el actuar y los

productos sociales de los seres humanos. Así, esta perspectiva de investigación se adentra en el pensamiento de la gente para encontrar cómo ellos viven los fenómenos sociales, de los que en esta ocasión es de interés el trabajo.

En el caso de los datos que se recogen con la metodología cuantitativa “los positivistas buscan los hechos o causas de los fenómenos sociales con independencia de los estados subjetivos de los individuos” (Taylor y Bogdan, 1987: 15). De manera diferente a la cuantitativa, la metodología cualitativa se interesa en “...lo que Max Weber denomina *verstehen*, esto es, comprensión en un nivel personal de los motivos y creencias que están detrás de las acciones de la gente” (Taylor y Bogdan, 1987: 16).

Podemos decir que ésta es una investigación cualitativa debido a que buscamos cierta profundidad subjetiva para comprender cómo es la vida del trabajo, cómo piensan los trabajadores, cómo construyen significados sobre el trabajo, sobre su propio quehacer, su propia vida, ya que investigamos a sujetos que piensan, comprenden, sienten, tienen valores y creencias sobre la realidad que construyen y viven. Partimos del supuesto, además, de que vivimos en una sociedad heterogénea, donde se crean distintas realidades, pero que siempre dependemos de nuestra historicidad.

Pero, si también los investigadores somos personas creando realidad, ¿de qué manera podemos llegar a comprender a los otros investigados y sus realidades construidas sin que nuestras propias creencias y valores influyan en los resultados de la investigación? Para evitar tal situación y tener una interlocución con el conocimiento de los otros, que también es válido, existen las metodologías cualitativas de las cuales en nuestro caso elegimos la fenomenología.

2.2. METODOLOGÍA FENOMENOLÓGICA

Considerando una epistemología que busca conocer y comprender una perspectiva de la realidad social sobre el fenómeno psicosocial a estudiar y dar cuenta de cómo lo ve determinado grupo de personas, el enfoque metodológico más adecuado es la fenomenología, porque nos permite describir los significados

que diversos individuos tienen en sus experiencias de vida sobre un fenómeno (Creswell, 2007).

2.2.1 Fenomenología trascendental

La fenomenología (trascendental) y su método fueron fundamentados inicialmente por Edmund Husserl (1859-1938) quien fue matemático y filósofo. Él buscaba la reflexión sobre la esencia del conocimiento en relación con su objeto, tratando de superar el naturalismo y el psicologismo de la época. Para encontrar la esencia de los fenómenos primero pasa por la formación subjetiva del conocimiento a través de la percepción y la experiencia del sujeto empírico, pero después busca trascender al sujeto.

El conocimiento de la naturaleza, en el paradigma positivista, se percibe como ya dado, exterior al sujeto, de dónde se pueden obtener “verdades”, pero eso lleva al objetivismo. Sin embargo, dice Husserl, hay otra forma de conocimiento al que se puede llegar a través de la reflexión. Lo primero que se pregunta Husserl es si es posible conocer el objeto, ya que “El conocimiento en todas sus formas, es una vivencia psíquica; es conocimiento del sujeto que conoce” (Husserl, s.f.: 3), es percibido por los sentidos, pero pasa por vivencias subjetivas como los recuerdos o las expectativas y está permeado por construcciones intelectuales. ¿De qué manera pasa el conocimiento de ser algo que perdura en el interior a trascender hacia el exterior?, aquí las leyes lógicas del pensamiento natural se vuelven dudosas, inútiles.

Visto de esta manera parece que “El conocimiento es, pues, tan solo conocimiento humano, ligado a las formas intelectuales humanas, incapaz de alcanzar la naturaleza de las cosas mismas, de la cosa en sí” (Husserl, s.f.: 4), pero es en la relación existente entre el conocimiento, el sentido de conocimiento y el objeto del conocimiento donde surge la esencia del objeto cognoscible. Para encontrar esa esencia del conocimiento y del objeto de conocimiento se necesita la Fenomenología, que con actitud intelectual filosófica debe desarrollar un nuevo método que le sea propio.

Lo que pretende Husserl con esta crítica del conocimiento es aclarar la esencia y la validez de éste. Para encontrar su esencia se debe recurrir a la *epojé*, suspendiendo los juicios y poniendo entre paréntesis lo que conocemos como realidad, cuestionando todos los conocimientos, nada está dado. De manera que principia por los conocimientos inmediatos, dados antes, que excluyen las dudas sobre su posibilidad. A manera de la meditación cartesiana se espera que el conocimiento muestre su ser en sí (Husserl, s.f.).

Si bien, en mi opinión no es posible que el investigador se suelte de todas sus creencias y juicios por completo, si es importante ejecutar esta tarea en la medida de lo posible, porque la *epojé* es un método que nos puede ayudar a conocer nuestro objeto de estudio, es decir entender la realidad del otro sin que nuestros propios juicios y conocimiento sobre la realidad influyan.

Retomando a Husserl (s.f.), él encuentra que además de la duda, existe el conocimiento y la percepción (por consiguiente, los juicios, la representación, la experiencia y el raciocinio), pero en ésta última puede haber percepción de lo actual, que se encuentra en el presente, o de la representación de una fantasía. Lo que la hace ser es la vivencia intelectual de la percepción. Los datos surgen de la vivencia de la percepción (actual o de la fantasía) de manera intuitiva, “las vemos y, viéndolas, podemos destacar intuitivamente su esencia, su constitución, su carácter inmanente, y podemos ajustar nuestro discurso a la plenitud de claridad intuida, en puro conformarse con ella” (Husserl, s.f.: 11).

En el acto de conocimiento se encuentra su inmanencia, las partes que lo integran y nos permiten comprenderlo. Mientras, la trascendencia del conocimiento radica en que el objeto se encuentra fuera del acto de conocer, corresponde a lo que es mentado, percibido y recordado, aquello que vemos como evidencia inmediata (aquí es donde se aplica la reducción gnoseológica). La vivencia se encuentra entre lo inmanente y lo trascendente (Husserl, s.f.).

El fenómeno psicológico es la vivencia de la persona, la percepción es un hecho psicológico, esto es:

Si dirijo la mirada, como hombre que piensa en la actitud natural, a la percepción que estoy viviendo, la percibo al pronto y casi inevitablemente (esto es un hecho) en relación a mi yo; está ahí como vivencia de esa persona viviente, como estado suyo; el contenido de sensación de esa vivencia está ahí como lo que se da a aquella persona a modo de contenido, como lo sentido por ella, como aquello de que ella es consciente; y la vivencia se inserta, junto con la persona que lo vive, en el tiempo objetivo (Husserl, s.f.: 19).

Por el contrario, la fenomenología busca conocer el fenómeno puro en la conciencia, a través de la reducción gnoseológica, un método que ayuda a diferenciar *el* conocimiento de *mi* conocimiento, ya que de mi experiencia no puedo deducir las experiencias de los otros. Las trascendencias (vivencias del yo) deben reducirse a cero a través de una reflexión intuitiva que conduzca a conocer el fenómeno puro, esto implica hacer abstracciones, encontrando así la esencia inmanente que es considerada como un dato absoluto (libre de trascendencia) (Husserl, s.f.).

Entonces, los objetos de la fenomenología existen como abstracciones, sin tiempo (ya no es el tiempo de uno solo), sin vivencia del yo, captados en la inmanencia pura (lo que es, tal como está dado). La fenomenología es la ciencia de los fenómenos puros, es el campo (indeterminado y cambiante) del conocimiento puro en la conciencia. La validez del conocimiento apriórico está más allá de la validez subjetiva (del sujeto empírico) y la validez objetiva (la apercepción trascendental), porque extrae su validez de la esencia (Husserl, s.f.).

Las investigaciones fenomenológicas se ocupan de las esencias universales, que son captadas en la intuición genérica y en situaciones apriorísticas, su meta es:

...la averiguación de formas y situaciones objetivas supremas y originarias susceptibles de darse ellas mismas, y, por medio de estos datos que se dan en sí mismos, la realización, el aprovechamiento y la evaluación de los conceptos y leyes de lógica, de la ética y de la axiología que se presentan con la pretensión de tener importancia de principios (Husserl, s.f.: 26).

Podría pensarse que al mentar (nombrar) algo se trasciende el conocimiento, pero lo que es mentado y lo que está dado no son lo mismo. Es, sin embargo, lo universal de la esencia lo que trasciende el conocimiento, ya que no puede ser contenida en el interior de la consciencia (Husserl, s.f.). En este sentido, la esencia que esta investigación busca es aquello que es común a nuestro universo de estudio, las choferesas de transporte público, sobre el fenómeno investigado, el trabajo.

Las relaciones genéricas se dan por el sentido intencional inmanente en los fenómenos. El sentido de las vivencias cognoscitivas se dirige siempre a un objeto. Podemos decir que el conocimiento tiene formas en relación mutua de esencia: cada fenómeno es único, pero hay algo que pueden tener en común, lo que los puede unir, eso es el sentido (la finalidad). Estos nexos de sentido se pueden aclarar a través de la intuición, no se explican racional o empíricamente. Para esto:

La fenomenología procede aclarando visualmente, determinando y distinguiendo el sentido. Compara, distingue, enlaza, pone en relación, hace trozos o separa partes no independientes; pero todo puramente viendo. No construye teorías ni matematiza; no lleva a cabo, en efecto, explicaciones en el sentido de la teoría deductiva (Husserl, s.f.: 29).

Es una vía de conocimiento diferente, basada en un sentir, la intuición, por lo que no busca generalizar (no se puede extraer de ella cosas obvias), sino comprender de manera profunda (el sentido del fenómeno) (Husserl, s.f.).

2.2.2 Fenomenología sociológica

En ese ir y venir entre la trascendencia y la inmanencia; entre lo subjetivo y lo social, es que se van construyendo significados. Esa construcción es de especial interés en nuestra investigación, por lo que retomamos de manera muy general algunos aspectos de la fenomenología (sociológica) de Alfred Schutz (1899-1959), un filósofo y sociólogo austriaco discípulo de Husserl. Para comenzar dice sobre la estructura de lo significativo desde la conciencia del yo que:

El pensamiento está enfocado sobre los objetos del mundo espacio-temporal; la vida pertenece a la duración. La tensión existente entre los dos se vincula con la esencia de la 'significatividad' de la vivencia. Es equívoco decir que las vivencias *tienen* significado. El significado no reside *en* la vivencia. Antes bien, son significativas las vivencias que se captan reflexivamente. El significado es la *manera* en que el yo considera la vivencia, reside en la actitud del yo hacia esa parte de su corriente de la conciencia que ya ha fluido, hacia su 'duración transcurrida'. Tratemos de ser más precisos. Dijimos que el yo mira su vivencia y por lo tanto la hace significativa (Schutz, 1993: 99).

La reflexión sobre la vivencia la vuelve significativa, pero esta significatividad depende de la atención que el yo instaure sobre la vivencia, ya que "el *significado* de una vivencia sufre modificaciones según la clase particular de atención que el yo acuerda a esa vivencia. Esto también implica que el significado de una vivencia varía según el *momento desde el cual* el yo observa" (Schutz, 1993:103).

En un nivel más alto los Actos y vivencias que están separados y dispersos adquieren unidad tomando la forma de objeto para la conciencia, estas son las configuraciones o *contextos de significado*. Pero hay un nivel superior, el de *contexto de la experiencia* que reúne el contenido de la totalidad de contextos de significado en un momento, formando así un núcleo donde la experiencia se va acumulando (Schutz, 1993).

El significado específico de una vivencia y por lo tanto el modo particular del Acto de atención hacia ella, consiste en el ordenamiento de esa vivencia dentro del contexto de la experiencia que está disponible [...] el significado a que apunta una vivencia no es nada más ni menos que una autointerpretación de esa vivencia desde el punto de vista de una nueva vivencia (Schutz, 1993:107).

Así las experiencias pasadas van formando un *esquema de experiencia* que va ordenando las nuevas experiencias y los objetos que en ella se encuentran, en un proceso del que se olvida que ha sido constituido y por lo tanto se da por sentada su objetividad. Se va conformando de manera que todas las experiencias

que componen el esquema parecen tener coherencia unas con otras. Pero hay que tomar en cuenta que “Los esquemas tienen sus horizontes y perspectivas, sus luces y sus sombras, según el grado de atención que el yo les presta” (Schutz, 1993:112).

La *interpretación de la vivencia* es el proceso en el que se ordena esta última a través de los esquemas existentes, vinculando los signos con los significados, lo desconocido a lo conocido, de aquello que la atención capta.

Son las configuraciones de significado completadas que están presentes y disponibles en cada momento en forma de ‘lo que uno sabe’ o de ‘lo que uno ya sabía’. Consisten en material que ya fue organizado según categorías. A estos esquemas se refieren las vivencias para su interpretación a medida que ocurren (Schutz, 1993: 113).

Cada acción es el medio por el cual se llevan a cabo los contextos de significado de un *proyecto*, este se orienta hacia un acto en el tiempo futuro (*motivo-para*), se tiene una imagen de lo que se va a hacer, las acciones adquieren sentido. “En efecto, todo proyecto ‘interpreta’ el significado que se constituye en la acción proyectada, refiriéndolo retrospectivamente a actos análogos” (Schutz, 1993:119). El proyecto, sin embargo, no adquiere sentido por un acto futuro, por el contrario, su construcción es motivada por una vivencia pasada, este es el *motivo-porque*. Se autointerpretan así las propias vivencias, encontrando unidad y coherencia.

Por otro lado, Schutz nos habla también de la interpretación del yo del otro y es aquí, en el mundo social, donde se separa de la fenomenología trascendental. El yo y el tú tienen los mismos procesos descritos para la consciencia del yo, pero hay límites en la comprensión del otro, porque las vivencias de la otra persona no se pueden explicar con exactitud, a menos que seas el otro, sólo percibimos segmentos inconexos de su corriente de vivencias y las ordenamos dentro de nuestro propio contexto de significado, desde nuestra subjetividad, así mismo hace el otro (Schutz, 1993).

“Sólo aprehendo las vivencias de otro mediante la representación signitativo-simbólica, y considero su cuerpo o cualquier artefacto cultural que él haya producido ‘un campo de expresión’ de esas vivencias” (Schutz, 1993: 130). Este *campo de expresión* es la interpretación que yo hago de mis vivencias del cuerpo, conducta, curso de acciones y artefactos producidos por el otro. La aprehensión del campo expresivo implica “...un cierto Acto intencional que utiliza un código ya establecido de interpretación que nos dirige a través del movimiento corporal, hasta las vivencias subyacentes” (Schutz, 1993: 131).

El acto reflexivo de atención siempre se dirige a nuestras vivencias pasadas, yo sólo puedo observar mi vivencia pasada, pero puedo observar tu vivencia en el momento en el que ocurre, porque existimos simultáneamente y nuestras corrientes de conciencia (que tienen estructura análoga) se interceptan al interactuar como formando parte de lo mismo. Interpreto las vivencias del otro

...de la misma manera en que siempre interpreto mis propias vivencias. Pero mi mirada se dirige directamente, a través de estos síntomas exteriores, al hombre interno de la persona que está hablándome. Cualquiera sea el contexto de significado que enfoco cuando estoy vivenciando estas indicaciones exteriores, ese contexto adquiere su validez de un contexto de significado correspondiente que está en la mente de la otra persona (Schutz, 1993: 133).

La explicación de una persona sobre su vivencia de otro individuo, entendiendo que simultáneamente existe la vivencia de este último, esto es la comprensión. Además de comprender en el momento, estando presente, también se pueden ubicar imaginativamente las mentes de personas de otras épocas o a través de los artefactos producidos por ellas. Esto es así porque “...comprender (Verstehen) como tal es correlativo de significar, pues toda comprensión se dirige hacia lo que tiene significado (auf ein Sinnhaftes) y sólo algo comprendido es significativo (sinnvoll)” (Schutz, 1993: 137).

La comprensión de acciones que se realizan *sin ningún intento comunicativo* es posible al ponerse en el lugar del actor, ya sea mediante la imaginación o realizando una acción similar, para así analizar reflexivamente el

acto de otra persona, pero hacer una interpretación lo menos inadecuada requiere conocer a la otra persona (Schutz, 1993).

En el caso de una acción que es observada, hay que hacer una diferenciación entre los movimientos expresivos (gestos y expresiones faciales sin intención explícita), que sólo tienen significado para el observador; y, los *actos expresivos*, que tienen la intención de comunicar algo por parte del actor y deben ser interpretados por el observador (Schutz, 1993).

En una conversación, para comprender lo que el hablante quiere decir, las palabras se toman como indicadores de sus vivencias, considerando por qué se dice en determinado momento o situación. El que escucha debe conocer dos dimensiones del significado: primero, el significado objetivo, es decir, lo que se observa externo y es interpretado a partir de experiencias pasadas; y, segundo, el significado subjetivo que es cuando se pregunta sobre lo que la otra persona piensa al decir tales palabras o actuar de tal forma, para llegar al significado subjetivo debe imaginar el proyecto que el hablante tiene en mente (Schutz, 1993).

Tanto el hablante como el oyente vivencian la conversación de manera que por cada parte los Actos de establecimiento o interpretación de significado se llenan y matizan con recuerdos de lo que se ha dicho y anticipaciones de lo que aún se dirá. Cada uno de esos Actos puede a su vez enfocarse en forma retrospectiva y ser analizado como una unidad en sí mismo (Schutz, 1993: 155).

Los signos representan a aquello que significan, en este caso, lo importante no es el origen del signo, sino que sean entendidos por las personas, para esto se "...requiere que se establezca en su mente una conexión entre el esquema interpretativo propio del objeto que es el signo y el esquema interpretativo propio del objeto que ese signo significa" (Schutz, 1993: 149), esta relación entre el signo y el significado depende de la experiencia pasada de aquel que lo interpreta.

Es debido a que nos basamos en experiencias previas para interpretar los signos, que éste tiene la función de esquema interpretativo. Una configuración de

estos esquemas forma un contexto de significados dentro del cual el que interpreta ubica el signo, esto es un sistema de signos. Al establecer el signo en un sistema este sirve, no sólo para interpretar, sino, también, tiene la función de expresar, ya que una persona puede elegir tal o cual signo para expresar una vivencia (Schutz, 1993).

Entonces, “Un significado se conecta con un signo en la medida en que la significación de este último dentro de un sistema dado de signos la comprende tanto la persona que utiliza el signo como la que lo interpreta” (Schutz, 1993: 152). La función significativa consiste en captar el significado objetivo del signo, que es cuando es entendido dentro de su sistema de signos independientemente de quien lo utilice. En contraste, dentro de la función expresiva, lo relevante es el contexto significativo del comunicador, lo que una persona particular realmente quiere comunicar al utilizar un signo y la ocasión en que lo utiliza, estos son los significados subjetivos que se agregan al significado objetivo (Schutz, 1993).

El hablante elige las palabras desde su propio esquema interpretativo en consideración del conocimiento que tiene sobre el oyente, para expresar su vivencia. El discurso es, por lo tanto, “...un acto de utilización de signos. La unidad del discurso de un determinado hablante es simplemente, desde su punto de vista, la unidad que pertenece esencialmente a todo acto” (Schutz, 1993: 154), esta proviene de su proyecto de acción, que se nota una vez que el discurso es completado.

Esto en cuanto al contenido de los discursos, pero “...la *comunicación* real es a su vez un acto significativo, y que debemos interpretar ese acto en sí mismo y la manera en que se lo realiza” (Schutz, 1993: 158), para captar la vivencia es necesario encontrar su motivo-para, este es el por qué se llevó a cabo la comunicación.

Así encontramos la construcción social de los significados en la corriente de la vida cotidiana, pasando por procesos psicológicos del individuo y simbólicos en la dimensión social, el individuo es entonces un agente social en la

construcción constante de su propia realidad. Pero en esta construcción no sólo está el sujeto y su contexto, sino también el investigador, su contexto y sus objetivos, de forma que el uso del método fenomenológico requiere de tomar en consideración todo este entramado epistémico a través del cual se comunica y se otorga sentido a un discurso a través del cual podemos acercarnos a la comprensión de un individuo y lo que estos individuos piensan, sienten y viven en torno a un fenómeno, en este caso, el trabajo.

2.2.3 Pasos que se siguieron de la metodología fenomenológica

Teniendo en cuenta los supuestos ya descritos sobre la metodología fenomenológica se continúa con la descripción de los pasos que se siguieron:

1. Se determinó el objeto social sobre el cual se busca su conocimiento. Este es el *trabajo*, se buscó conocer el trabajo femenino en espacios masculinizados. Tomando en cuenta que bajo esta perspectiva es la intencionalidad de la conciencia la que transforma el fenómeno en un objeto de conocimiento a través de la experiencia.
2. Se seleccionó un grupo social que vive la experiencia directamente o que tiene conocimiento sobre el fenómeno. Estas fueron cinco operadoras y cinco operadores del transporte público de pasajeros en la ciudad de Morelia (detalles sobre el universo de investigación y la muestra se describen en un apartado más adelante).
3. Se recurrió a la *epojé* (haciendo paréntesis a los juicios y presuposiciones sobre el fenómeno) en un vaivén de oportunidades para tomar perspectiva, reconociendo lo propio para hacerlo a un lado y retomar lo más posible las voces de los informantes. Sobre todo, al momento de llevar a cabo el trabajo de campo y en el análisis e interpretación de resultados.
4. Se eligió como herramienta de recolección de datos principalmente la entrevista en profundidad y en segundo lugar la observación en el lugar donde ocurre el fenómeno. Se elaboró una guía de entrevista con preguntas que exploran el significado de la experiencia en tres áreas (significados sobre el trabajo, imagen construida de chofer, y condiciones

laborales percibidas), estas duraron en promedio 40 minutos. Se realizaron cinco observaciones con duración de por lo menos una hora en dos bases, un sitio y durante dos recorridos, sin embargo, la falta de experiencia de la investigadora en este procedimiento fue una limitante, éstas buscaron presenciar las interacciones sociales donde los significados se desarrollan conscientemente (hay un apartado más adelante sobre las herramientas y en los anexos 1 y 2 se encuentran las guías de observación y entrevista).

5. Para el análisis de los datos se utilizaron algunos pasos de codificación de la teoría fundamentada como estrategia para la construcción de las categorías de significados y su relación en una matriz condicional o núcleo figurativo (se trata este tema en el siguiente apartado). Para redactar en los resultados los significados que atribuyen los informantes al fenómeno en una estructura esencial y la textura de lo experimentado a través del género y de la pertenencia a diferentes organizaciones (ver el capítulo III). Con la finalidad de que se comprenda la vivencia del trabajo femenino en espacios masculinizados, como lo es el transporte público de pasajeros.

A continuación, la Teoría Fundamentada como estrategia metodológica para el análisis de las representaciones sociales, en la construcción e interpretación de las distintas categorías de significado.

2.3. LA TEORÍA FUNDAMENTADA COMO HERRAMIENTA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE CATEGORÍAS DE ANÁLISIS

Antes de continuar debe aclararse que el método utilizado en esta investigación es la fenomenología. Por lo tanto, de la teoría fundamentada solamente se retoman algunas herramientas para la construcción de las categorías de significado. Esto es posible porque la teoría Fundamentada nos permite trabajar el contenido de la representación social y, también, elaborar a partir de lo que se va encontrando una cierta estructura del núcleo figurativo. Restrepo-Ochoa (2013) justifica la implementación de esta metodología –y para el caso de esta investigación el uso de las herramientas que se recuperaron como estrategias de análisis– en las representaciones sociales a partir de los siguientes

4 puntos:

- a) La Teoría Fundamentada permite articular, en el desarrollo de la investigación, la identificación del contenido de la Representación, las relaciones entre sus elementos y la determinación y control del núcleo central.
- b) La Teoría Fundamentada, así como la Teoría de las Representaciones Sociales, enfatiza en la relación entre estructura y proceso, en torno a la idea de centralidad.
- c) A partir de la matriz condicional consecuencial es posible articular en el análisis la dimensión social como un aspecto central dentro de la teoría de las representaciones sociales.
- d) La Teoría de las Representaciones Sociales y la Teoría Fundamentada comparten una lógica inductiva.

Esta posibilidad de conjuntar las herramientas de la teoría fundamentada con la teoría de representaciones sociales es de mucha utilidad para esta investigación porque nos proporciona una estrategia de análisis para los datos que se obtengan a través de las entrevistas y la observación.

El procedimiento que se siguió de la teoría fundamentada consistió en los siguientes pasos:

1. Análisis microscópico de los datos: A través de un microanálisis de datos de una de las entrevistas se fueron encontrando propiedades y dimensiones que constituyeron una gran cantidad de categorías del contenido.
2. Codificación abierta: esta codificación permitió crear categorías más complejas y abstractas.

3. Codificación axial: aquí se relacionan las categorías y subcategorías según sus propiedades.
4. Codificación selectiva: cuando las relaciones entre las categorías se reconocen y hay una saturación teórica, se esboza un esquema teórico.
5. Matriz condicional: elaboración de un diagrama que explique conceptualmente lo que se encontró. En este caso el diagrama simboliza el núcleo figurativo de la representación social del trabajo en los(as) operadores(as) del transporte público de Morelia.

Además, por medio de los procedimientos de codificación de la teoría fundamentada podemos llegar a construir conceptos que parten de las propias voces de los actores y las actoras sociales, así como hacer comparaciones y contrastes entre ambos grupos de género.

2.4. CUADROS DE OPERACIONALIZACIÓN

Para llevar a buen término el objetivo general de la investigación, éste se desglosó en cuatro objetivos específicos. Los primeros tres se corresponden con las dimensiones de análisis de la investigación, éstas son *Significados del trabajo*, *Imágenes construidas* y *Percepción de las condiciones laborales*. El cuarto objetivo específico atañe a la contrastación entre géneros que atraviesa a los demás objetivos y a la relación del trabajo femenino con otras esferas.

A partir de lo anterior se crearon los cuadros de operacionalización que muestran el conjunto de procedimientos que permitieron obtener o recolectar los datos que se buscaban, de acuerdo con cada objetivo específico. Desde esta organización de la información se expone también la relación entre los datos empíricos y las dimensiones de análisis.

Antes que nada, debe recordarse que los cuadros operacionales se relacionan con el cumplimiento del objetivo general de esta investigación. En seguida se muestran dichos cuadros.

2.4.1. Cuadro operacional 1

Objetivo específico 1: Describir los significados sobre el trabajo que construyen los conductores y las conductoras del transporte público de pasajeros de la ciudad de Morelia.

Dimensión de análisis: Significados sobre el trabajo.

Objetivos secundarios	Categoría	Indicador	Instrumento	Pregunta-ítem
Registrar los elementos de la representación social que llevan a la construcción de significados e imágenes sobre el trabajo.	Actitud: disposición–favorable o no– que tiene una persona hacia el objeto de la representación	Componentes afectivos (orientación evaluativa)	Entrevista	¿Te gusta tu trabajo? ¿Por qué?
			Observación	Gestos, ademanes y señas de agrado o desagrado
	Información	Pertenencia grupal.	Ficha de identificación	Edad, sexo, estado civil, hijos, religión, tipo de contrato, puesto, pertenencia a sindicatos, etc.
Ubicación social del sujeto.		Observación	Jerarquías de los trabajadores, estatus y prestigio.	
Asentar los significados sobre el trabajo de las operadoras del transporte público de pasajeros.	Campo de la representación: delimitan, ordenan y jerarquizan los elementos que configuran el contenido de la representación. Núcleo figurativo: Anclaje : acerca lo extraño o no familiar hacia un campo o sistema ya conocido. Puede ser positiva o negativa, particular o general. Clasifica y nombra para anclar las ideas extrañas con categorías conocidas.	Categorías de significados	Entrevista	¿Cómo se relaciona con sus compañeros de trabajo? ¿Cómo es su relación con sus jefes?
			Entrevista	Para usted ¿qué es el trabajo? ¿Qué aspectos de su trabajo considera más importantes? ¿Por qué?
Encontrar las diferencias y convergencias entre los significados del trabajo construidos por los conductores y las conductoras del transporte público de pasajeros.				

Fuente: Elaboración propia.

2.4.2. Cuadro operacional 2

Objetivo específico 2: Identificar las imágenes que choferesas y choferes construyen sobre su propio oficio y cómo estas imágenes intervienen en la práctica del trabajo que desempeñan las conductoras del transporte público de Morelia.

Dimensión de análisis: Imágenes construidas.

Objetivos secundarios	Categoría	Indicador	Instrumento	Pregunta-ítem
Describir las características atribuidas al chofer ideal.		Palabras empleadas para caracterizar el ideal de chofer.	Entrevista	¿Cuáles son las características de un chofer? Describe cómo es el chofer ideal
Describir las características de las imágenes del <i>hombre chofer</i> , para las operadoras y los operadores del transporte público de pasajeros.	Núcleo figurativo: Objetivación: las ideas abstractas se transforman en formas icónicas concretas que se integran al núcleo figurativo, pasan a ser parte de una realidad.	Palabras empleadas para caracterizar la idea de hombre chofer, según los operadores y las operadoras del transporte público de pasajeros	Entrevista	¿Qué dice la gente sobre cómo son los choferes?
Describir las características principales de las imágenes de la <i>mujer chofer</i> , para los operadores y las operadoras del transporte público de pasajeros.		Palabras empleadas para caracterizar la idea de mujer chofer, según los operadores y las operadoras del transporte público de pasajeros	Entrevista	¿Qué piensa usted de que las mujeres manejen? ¿Hay diferencias entre un hombre chofer y una mujer chofer?
Encontrar otras imágenes que intervengan en la práctica del trabajo femenino, a través del discurso plasmado en las entrevistas.		Palabras empleadas para caracterizar las formas icónicas que influyen el trabajo femenino y su percepción	Entrevista	Las formas icónicas se buscarán a lo largo del discurso empleado por los y las informantes clave.
Encontrar las diferencias y convergencias entre las imágenes construidas por los conductores y las conductoras del transporte público de pasajeros.				

Fuente: Elaboración propia.

2.4.3. Cuadro operacional 3

Objetivo específico 3: Conocer si existen diferencias entre las percepciones de las condiciones de trabajo por parte de las operadoras y por parte de los operadores del transporte público de pasajeros en la ciudad de Morelia.

Dimensión de análisis: Percepción de las condiciones laborales.

Categoría	Indicador	Instrumento	Pregunta-ítem
Condiciones de inserción al mercado laboral.	Razones y dificultades para ingresar al empleo de operadora del transporte público de pasajeros.		¿Qué dificultades tuvo para integrarse a este trabajo?
Salario	Cantidad de dinero percibida suficiente y regular. Por unidad de tiempo o a “destajo”. Bonos, comisiones, etc.		¿Este trabajo te permite mantenerte a ti y a tu familia?
Prestaciones	Aguinaldo, vacaciones, día de descanso semanal, prima de antigüedad, seguridad social, etc.	Entrevista	¿Tienes prestaciones? ¿Estás de acuerdo con ellas?
Participación en toma de decisiones y participación en organizaciones sociales y políticas.	Participación en toma de decisiones dentro de la organización y participación activa en sindicatos u organizaciones sociales relacionadas con el trabajo.		¿Participa en sindicatos u organizaciones sociales?
Relaciones en el trabajo con jefes, compañeros y usuarios.	Relaciones interpersonales que surgen durante el trabajo con compañeros, usuarios, patrones. Y conflictos que pueden derivar.	Entrevista y observación	¿Cómo te llevas con tus compañeros y compañeras de trabajo? ¿Te sientes apoyada por ellos?
Condiciones de higiene y seguridad.	Causas de accidentes y medidas prevención. Enfermedades ocupacionales y su prevención. El estrés.		¿Cuáles son los riesgos del trabajo? ¿Este empleo le ha causado algún problema de salud?
Horario de trabajo	Horario completo, medio tiempo, unas horas, etc.		¿Cuál es su horario de trabajo? ¿Está de acuerdo con ese horario?
Doble jornada	Realización de actividades domésticas y cuidado de los hijos (en caso de que los haya), además del trabajo remunerado. Y organización del tiempo entre jornada laboral y actividades domésticas.	Entrevista	¿Además de su trabajo realiza alguna actividad doméstica?
Segregación vertical: Techo de cristal y Suelo pegajoso.	Posibilidades e impedimentos para ascender de puesto		Para avanzar en la jerarquía ¿qué tendría que hacer? ¿Sus jefes y compañeros estarían de acuerdo? ¿Conoce alguna mujer que se encuentre en la escala más alta de la jerarquía?
	Razones para permanecer en el puesto que tiene		¿A usted le gustaría avanzar en la jerarquía, ser la jefa? ¿Por qué?
Encontrar las diferencias y convergencias entre las condiciones de trabajo percibidas por los conductores y las conductoras del transporte público de pasajeros.			

Fuente: Elaboración propia.

2.5. EL UNIVERSO DE INVESTIGACIÓN Y LA MUESTRA

2.5.1. Universo de investigación

El universo de esta investigación comprende a los y las trabajadoras del transporte público de pasajeros dentro de la ciudad de Morelia, Michoacán. Específicamente a mujeres y hombres que trabajan como conductoras/es. Aunque son muy pocas las choferesas que laboran en este servicio, desde la teoría de representaciones sociales se puede tomar una pequeña muestra que reproduce el pensamiento social (Farr y Moscovici, 1984) sobre el trabajo de operador/a del transporte público.

Por lo anterior es posible contemplar como muestra para el trabajo de investigación a un grupo pequeño de mujeres y hombres (recordando que el género es una categoría relacional). Las características comunes de los informantes clave de esta investigación son:

- Trabajar o haber trabajado como operador/a del transporte público.
- De preferencia, tener amplia experiencia de trabajo como operador/a.

2.5.2. La muestra

En los espacios observados trabajaban de 70 a 100 choferes, dentro de las dos bases de combis sólo una mujer por base (en el momento de las observaciones) y en el sitio de taxis sólo tres mujeres. Durante el trabajo de campo se realizaron en total 10 entrevistas en profundidad semiestructuradas, dependiendo de la participación del entrevistado o de la entrevistada, con una duración entre treinta minutos y una hora y media. Los participantes fueron 5 conductoras y 5 conductores del transporte público de pasajeros.

Esta cantidad se definió así porque, primero, de entre las pocas mujeres que laboran como choferesas del transporte público 5 de las contactadas abrieron espacio para la entrevista. Segundo, de los muchos choferes del transporte público sólo 5 aceptaron que se les realizara una entrevista en forma. Hay que recordar que esto es posible porque dentro de la teoría de las representaciones

sociales no hace falta una gran cantidad de sujetos de investigación para captar una visión de la realidad y de lo que en una parte determinada de la cultura se está pensando sobre el fenómeno psicosocial a estudiar.

De las entrevistas 7 fueron realizadas por una mujer, pero al notar que los entrevistados mantenían cierta reserva por cuestiones de género y con la finalidad de obtener información diferente (de ser el caso) se decidió que las últimas 2 (GM-C1 y EA-C1²⁶) fueran llevadas a cabo por un varón. Además, se realizaron algunas observaciones en un sitio de taxi, en una base de combi y durante el recorrido, en este caso fue observación participante ya que surgieron conversaciones con los choferes que proporcionaron información. Tanto las entrevistas como las observaciones se llevaron a cabo entre el 09 de marzo de 2016 y el 16 julio del 2016.

En la ciudad de Morelia trabajan mujeres como taxistas y como choferes de combi, pero no están cuantificadas, sólo se puede decir que se perciben como una minoría²⁷. Para localizarlas se recurrió primero a los radiotaxis, donde proporcionaron el contacto sin dificultad; después se visitaron todas las bases de combi que fue posible en busca de las conductoras, en algunas bases los *checadores* se negaron a dar información sobre los horarios de las conductoras, las más jóvenes se rehusaron a participar argumentando que era un trabajo esporádico para ellas, al final se logró contactar a 2 de las conductoras más experimentadas.

Una vez que se contactó con ellas la dificultad consistió en lograr que hicieran un poco de espacio en sus ocupaciones para la entrevista, ya que da la impresión de que siempre están transportándose de un lugar a otro de la ciudad, en ocasiones por su excesiva carga de trabajo. Pasó una semana antes de poder concretar la primera entrevista, ya que a pesar de su abierta disposición no

²⁶ Las denominaciones de identificación se pueden ver en la *Tabla 1*. Estas fueron determinadas por las iniciales de la persona y la letra o número de combi, en el caso de los radiotaxis se colocó una T.

²⁷ De entre las y los entrevistados no pudimos obtener una cantidad precisa, sólo nos decían que eran muy pocas o que eran una minoría.

acudían a la cita concertada, la solución fue llamar directamente como servicio de radio taxi o entrevistar durante el recorrido de la ruta.

En el caso de los varones, que son abundantes en el trabajo del transporte, la negativa a ser entrevistados fue recurrente tanto en choferes de combis, como en taxis; sin embargo, algunos se mostraron participativos durante las observaciones. La solución fue solicitarle a una operadora de radio que localizara a conductores con experiencia que estuvieran dispuestos a ser entrevistados, sólo HH-T acudió al llamado, la entrevista se realizó durante un servicio. En las combis, después de regresar un par de veces a las bases, un *checador* y un concesionario aceptaron la entrevista. En las últimas dos entrevistas realizadas por un hombre no hubo negativa a participar, pero sí a dar datos de identificación (aunque fueran generales) por lo menos en una ocasión.

Como descripción general de la muestra (ver *Tabla 1*), se puede decir que todos pertenecen a la religión católica, lo que podría indicar un ambiente tradicional. Sus edades van de 36 a 56 años, los dos más grandes cursaron primaria, los dos más jóvenes secundaria, y el resto tiene escolaridad media superior o carrera técnica. Su experiencia va desde los 10 hasta los 30 años, en promedio el grupo tiene 18 años de experiencia. Nadie tiene contrato, al ingresar a la organización por lo general se les pide identificación oficial, licencia para conducir transporte público y comprobante de domicilio. La mayoría de los choferes son de complexión robusta lo que puede deberse a que su trabajo consiste en pasar sentado frente al volante 8 horas o más.

Se intentará captar la representación social que estos/as informantes claves tienen sobre el trabajo femenino a través de las siguientes técnicas:

2.6. LAS HERRAMIENTAS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE DATOS

2.6.1. Entrevista en profundidad

Para explorar la dimensión social, cultural y psicológica de las operadoras del transporte público de pasajeros que producen significaciones en un espacio de

trabajo masculinizado, debemos escuchar sus narraciones, en las que reconstruyen su vida, sus historias sobre el trabajo, la familia, la cotidianidad. Para esto la principal herramienta de recopilación de información en esta investigación es la entrevista en profundidad. Taylor y Bogdan la definen de la siguiente manera:

Por entrevistas cualitativas en profundidad entendemos reiterados encuentros cara a cara entre el investigador y los informantes, encuentros éstos dirigidos hacia la comprensión de las perspectivas que tienen los informantes respecto de sus vidas, experiencias o situaciones, tal como las expresan con sus propias palabras (1987:101).

Estas entrevistas se realizaron a nuestros informantes clave, que son “individuos en posesión de conocimientos, status o destrezas comunicativas especiales y que están dispuestos a cooperar con el investigador” (Zelditch parafraseado en Goetz y Compte 1988: 134). Estos informantes fueron cinco operadoras del transporte público de pasajeros de Morelia, Michoacán con el interés de participar en la investigación; pero también, cinco (3 que son compañeros de las operadoras y 2 que no tienen conductoras como compañeras) choferes varones con 10 o más años de experiencia a los cuales se entrevistó por separado, con la finalidad de conocer las relaciones de género y triangular información. La duración fue de 40 minutos a una hora por entrevista y en su mayoría se hizo una entrevista por persona debido a los tiempos de su trabajo.

La razón por la que se eligió esta técnica es por su utilidad al momento de profundizar en la subjetividad de las y los informantes, queremos saber cómo viven el espacio sociocultural de trabajo, cuál es su experiencia, así como las significaciones que construyen en sus narraciones sobre éste. Es decir, podemos “...conocer a la gente lo bastante bien como para comprender lo que quiere decir, y crean una atmósfera en la cual es probable que se exprese libremente” (Taylor y Bogdan, 1987: 20), lo cual, nos permite darnos una idea de cómo ven la realidad del fenómeno a estudiar.

Tabla 1. Información general sobre las entrevistadas y los entrevistados

		Pregunta-item											
		Denominación de identificación	Sexo	Puesto	Edad	Escolaridad	Estado civil	Hijos	Religión	Pertenencia a sindicatos	Años de experiencia	Jefe/jefa de familia	Nota
Entrevistadas	1	H-T	F	Chofer de radiotaxi	41	Carrera técnica	Soltera	0	Católica	No	10	No	
	2	G-T	F	Chofer de radiotaxi	46	Preparatoria terminada	Casada	4	Católica	No	10	No	Tine otro trabajo de voluntaria en una iglesia
	3	Y-T	F	Chofer de radiotaxi	47	Primero de preparatoria	Divorciada	4	Católica	No	16	No	
	4	HH-T	M	Chofer de radiotaxi	46	Licenciatura trunca	Casado	1	Católica	No	15	Sí	Carrera trunca en derecho, fue policia antes de ser taxista, no lo aceptaron en otros trabajos
	5	G-M1	F	Chofer de combi	38	Secundaria	Divorciada	0	Católica	Sí	22	No	Entró a trabajar a los 16 años, participa en el sindicato para obtener su conseción
	6	MP-M1	M	Consecionario y chofer de combi	53	Primaria	Casado	3	Católica	Sí		Sí	Es subcoordinador de la ruta morada 1
	7	G-G2	F	Chofer de combi	56	Tercero de primaria	Divorciada	3	Católica	Sí	22	Sí	Participa en el sindicato para obtener su conseción
	8	OO-G2	M	Checador de base y chofer de combi	41	Auxiliar contable	Divorciado	1	Católica	Sí		Sí	
	9	GM-C1	M	Chofer de combi	36	Secundaria	Casado	3	Católica	Sí	18	Sí	
	10	EA-C1	M	Consecionario y chofer de combi	Aprox. 50	Preparatoria	Casado		Católica	Sí	30	Sí	Entró a trabajar a los 16 años, fue dirigente de la ruta coral y fundó varias rutas de taxi

Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo.

El registro de la información obtenida es necesario para su análisis, pero ya que la entrevista puede llegar a durar 40 minutos o más, no podemos confiarnos sólo de la memoria y notas del investigador, por lo que ésta se registró principalmente con grabadora de audio, en el caso en que lo permitieron, se tomaron fotografías (bajo previa autorización) y en ocasiones video. Todos los entrevistados fueron avisados de los objetivos de la investigación y dieron su consentimiento para usar la información que proporcionaron para los fines de ésta. Se acordó que en todo momento se guardaría la confidencialidad de sus nombres por lo que cuando se citan sus palabras siempre se utiliza la clave asignada para la codificación de la información.

La guía de la entrevista fue organizada conforme a las tres dimensiones de análisis de esta investigación, las cuales son: significados sobre el trabajo, imágenes construidas y percepción de las condiciones laborales. La guía puede ser consultada en el anexo 1.

Las primeras 8 preguntas de la guía exploran la dimensión de *significados sobre el trabajo*, que pretende responder al primer objetivo secundario, que consiste en: describir los significados sobre el trabajo que construyen los conductores y las conductoras del transporte público de pasajeros de la ciudad de Morelia.

La dimensión de análisis sobre las *imágenes construidas* contrastando hombre/mujer se indaga en las preguntas 9-17, donde se indaga sobre el segundo objetivo secundario que es identificar las imágenes que choferesas y choferes construyen sobre su propio oficio y cómo estas imágenes intervienen en la práctica del trabajo que desempeñan las conductoras del transporte público de Morelia.

De la pregunta 18 a la 41 se examina la dimensión de *percepción de las condiciones laborales*, que corresponden al tercer objetivo secundario que es conocer si existen diferencias entre las percepciones de las condiciones de trabajo por parte de las operadoras y por parte de los operadores del transporte público de pasajeros en la ciudad de Morelia. En esta parte de la entrevista se toma en

cuenta también su relación con las esferas familiar y doméstica.

Antes de continuar se debe mencionar que durante el trabajo de campo se realizaron algunas entrevistas no estructuradas, ya que algunos conductores preferían participar de manera no formal, estas no fueron grabadas y se recurrió a su transcripción después de realizadas, algunas surgieron de forma espontánea cuando se interesaban por la búsqueda de las choferesas por parte de la investigadora.

Además de las entrevistas que, si están bien realizadas, nos ayudan a profundizar en la subjetividad de las trabajadoras y su vivencia sobre el trabajo que desempeñan, requerimos una segunda herramienta, la observación, que nos permite estar presente en el lugar de trabajo para contemplar y examinar lo que ocurre.

2.6.2. La observación

Ya que los fenómenos socioculturales, como la vivencia del trabajo por parte de las mujeres chofer, son complejos y tienen factores que no aparecen en un principio en las entrevistas, se recurrió a la observación acudiendo directamente a la realidad social, para presenciar las interacciones sociales donde se desarrollan conscientemente los significados y así conocer más sobre las condiciones laborales de los(as) entrevistados(as) y sobre las relaciones sociales de género que se establecen en el trabajo del transporte.

Vamos a mirar lo que ocurre en la realidad social a través de una observación participante, esto es “cuando para obtener los datos el investigador se incluye en el grupo, hecho o fenómeno observado para conseguir la información «desde dentro»” (Benguría, Martín, Valdés, Pastellides y Gómez, 2010: 16). En este caso es participante porque la investigadora se mezcla con el pasaje de las combis durante el recorrido o en un servicio de radiotaxi, con el propósito de observar el campo de trabajo sin alterar la dinámica de las condiciones “naturales” del contexto observado.

La observación se realizó en el sitio de taxis del servicio llamado “Taxi Tour” donde participan 3 mujeres como operadoras de transporte; en dos bases de combis donde participaba por lo menos una mujer; durante un servicio en los tres casos. El objetivo fue observar condiciones laborales, relaciones entre compañeros y comportamientos hacia las operadoras del transporte, así como el estatus de las trabajadoras. La información se registró en un diario de campo.

El observador utiliza sus sentidos al estar en el lugar donde se llevan a cabo ciertas prácticas sociales y dirige su atención a detectar determinada información, en este caso la guía de observación contempló la localización espacial, el aspecto de los choferes y las choferesas, la vestimenta, los gestos, las formas de relacionarse, el vocabulario y otros elementos que se pueden conocer en el anexo 2.

Con estas técnicas se pretende llegar a conocer lo que los sujetos de investigación piensan, actúan, sienten y comunican sobre su propio trabajo, el de operadoras u operadores del transporte público de pasajeros, para así llegar a una mayor profundización del mismo.

Recapitulando, en esta sección se sigue una línea que pretendemos coherente sobre la forma de investigar el fenómeno de la representación social del trabajo. Se inició explicando como una perspectiva cualitativa permite profundizar en el pensamiento de los sujetos investigados, encontrando cualidades relevantes para la subjetividad y construcción de la realidad social. Mientras que el enfoque de la metodología fenomenológica brinda elementos para conocer un fenómeno a través de las vivencias de un grupo de personas que lo experimenta y la construcción de significados sobre este en el pensamiento social.

Una herramienta que se utilizó para la construcción de las categorías de análisis fue la teoría fundamentada (no se utilizó como metodología sólo se retomaron algunas de sus herramientas), ya que su procedimiento se puede asimilar al de la teoría de las representaciones sociales. Esto es así porque los conceptos y categorías parten de las voces de los actores sociales, donde es

posible crear un esquema que las explique y las relacione.

Para mantener una clara congruencia, los cuadros operacionales muestran la manera como cada objetivo se fue desglosando para aplicarse en el campo empírico. Seguido de la delimitación del universo de investigación y de algunos datos generales de la muestra investigada. Se finaliza describiendo las guías de entrevista y observación a través de los cuales se recopilaron los datos del campo empírico. A continuación, mostraremos los resultados obtenidos y la forma en la que han sido interpretados.

CAPÍTULO III. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

En este apartado se desarrollan los significados que se encontraron durante el trabajo de campo en torno a las representaciones sociales construidas por los trabajadores y las trabajadoras del transporte público, a partir de los cuales se efectúa el análisis e interpretación de los resultados. El contenido se divide en las tres dimensiones de análisis que se plantearon en los cuadros de operacionalización de la sección diseño metodológico, que a su vez corresponden con los objetivos de esta investigación. Las dimensiones son, primero, *significados sobre el trabajo*, donde se muestran las categorías y los contrastes por grupo social; segundo, las *imágenes construidas* que influyen en la práctica del trabajo; y, tercero, cómo son *percibidas las condiciones laborales* diferenciadas por género.

Para iniciar con el análisis e interpretación de los resultados, obtenidos en el campo a través de las entrevistas y observaciones, se presentan a continuación los significados que construyen sobre el trabajo las operadoras y los operadores del transporte público de pasajeros que laboran en la ciudad de Morelia.

3.1. DIMENSIÓN DE ANÁLISIS: SIGNIFICADOS SOBRE EL TRABAJO

Se comienza por la dimensión de análisis que lleva por nombre *significados sobre el trabajo*, donde se presentan tres niveles de relevancia para comprender el contenido de la representación social del trabajo, así como la exposición y reproducción que los sujetos de investigación muestran hacia ésta. Se comienza por el apartado *información* donde se describe un poco sobre la población investigada, la pertenencia a grupos sociales y la ubicación social de la muestra. Seguido por la sección de *actitud*, donde se evidencian los afectos y valoraciones hacia el trabajo que los y las informantes desarrollan, así como las opiniones hacia el trabajo femenino. Y finalmente en el *campo de la representación* se describen los significados encontrados y su organización en el núcleo figurativo.

3.1.1 Información: Pertenencia grupal y ubicación social

Se puede decir, en esta investigación, que al ser el total de la muestra trabajadores/as del transporte público se encuentran inmersos/as en la representación social del trabajo, ya que son ellos y ellas quienes producen y reproducen tal representación en su cotidianidad.

Sin embargo, aunque vistas desde afuera estas representaciones parezcan homogéneas, al interior existen contradicciones y desacuerdos, las diferencias radican en la forma como se organizan los conocimientos dentro del conjunto de trabajadores/as y esto depende tanto del grupo social al que pertenecen como del género y sus propias experiencias en el trabajo.

Hay que recordar que se puede pertenecer simultáneamente a múltiples grupos sociales, en este caso, los dos grupos más significativos que se ubicaron son el grupo de acuerdo con el género y el grupo por tipo de organización a la que pertenecen (radiotaxis o combis). Ambos grupos se describirán con más detalle a continuación.

Grupo de acuerdo con el género

En total participaron cinco mujeres y cinco hombres en la investigación, de las trabajadoras entrevistadas tres son divorciadas, una es casada y otra es soltera; sólo una de ellas se define como jefa de familia, dos no tienen hijos y una tiene un trabajo adicional (no remunerado). Mientras que en el caso de los hombres entrevistados parecen tener un perfil más homogéneo, cuatro son casados y uno es divorciado; todos se definen como jefes de familia y todos tienen hijos; uno de ellos es *checador* de base y dos son concesionarios. Esta información se puede ver con más claridad en la *Tabla 2*.

La forma como se produce y reproduce la representación social del trabajo se ve atravesada por las relaciones de género, por ejemplo, en ocasiones se hace presente una lucha por los espacios. Debido a que es un trabajo masculinizado, a las trabajadoras se les ubica como fuera de lugar, justificándose

con los estereotipos de género²⁸. También se encuentra diferencia en la forma como se apropian de los espacios y las unidades de trabajo, de hecho, surge de la observación que las unidades pertenecientes a mujeres se advierten más limpias y organizadas en comparación con las de sus compañeros.

Los hombres que tienen compañeras conductoras se forman una representación a través de la práctica y la convivencia. Pero los que no las tienen también se forman una representación a partir de la comunicación verbal con otros compañeros o a través de los medios de comunicación, por ejemplo, en términos de comunicación verbal con otros compañeros dicen que son muy “quejumbrosas” y en relación con los medios de comunicación reproducen lo que los periódicos dicen que va en la idea de presentar a las mujeres como mártires y sacrificadas por la familia y los hijos, constituyendo el trabajo el medio a través del cual se logran esos objetivos²⁹.

Las conductoras por su parte, también se forman una representación de lo que es el trabajo femenino, que se observa en las respuestas que dan a quienes las confrontan, en general construyen y recrean constantemente dicha representación, tal es el caso, por ejemplo, de G-G2³⁰ conductora de combi quien, en cada entrevista, contaba una nueva versión de su propia historia, versiones en las que va consolidando una representación de sí misma, la cual resulta, en muchas ocasiones, contradictoria, como la versión que narra sobre las razones que tuvo para ingresar al trabajo, la cual está íntimamente ligada con su relación de pareja, en torno a la cual existen también diversas versiones.



²⁸ Entendemos por estereotipo, un conjunto organizado de significantes que se han formado socialmente a través de la historia y son utilizados como modelos rápidos para interpretar el mundo cotidiano. Los estereotipos de género son entonces las formas como se espera que se comporten, actúen y habiten los espacios las mujeres y los hombres diferenciadamente.

²⁹ Cfr. Padilla, B. “Lupita, madre y combiera: entre rutas, puñaladas y bendiciones”, primera plana noticias, 10 de mayo de 2016, 7:52 pm. Enlace: <http://primeraplananoticias.mx/portal/lupita-madre-y-combiera-entre-rutas-punaladas-y-bendiciones/>

³⁰ Las denominaciones de identificación pueden consultarse en la *Tabla 2*. Fueron determinadas por iniciales del nombre de la persona y la letra o número de combi, en el caso de los radiotaxis se colocó la letra T.

Tabla 2. Informantes clave según sexo

		Pregunta-ítem											
		Denominación de identificación	Sexo	Puesto	Edad	Escolaridad	Estado civil	Hijos	Religión	Pertenencia a sindicatos	Años de experiencia	Jefe/jefa de familia	Nota
Entrevistas	1	H-T	F	Chofer de radiotaxi	41	Carrera técnica	Soltera	0	Católica	No	10	No	
	2	G-T	F	Chofer de radiotaxi	46	Preparatoria terminada	Casada	4	Católica	No	10	No	Tine otro trabajo de voluntaria en una iglesia
	3	Y-T	F	Chofer de radiotaxi	47	Primero de preparatoria	Divorciada	4	Católica	No	16	No	
	4	HH-T	M	Chofer de radiotaxi	46	Licenciatura trunca	Casado	1	Católica	No	15	Sí	Carrera trunca en derecho, fue policia antes de ser taxista, no lo aceptaron en otros trabajos
	5	G-M1	F	Chofer de combi	38	Secundaria	Divorciada	0	Católica	Sí	22	No	Entró a trabajar a los 16 años, participa en el sindicato para obtener su conseción
	6	MP-M1	M	Consecionario y chofer de combi	53	Primaria	Casado	3	Católica	Sí		Sí	Es subcoordinador de la ruta morada 1
	7	G-G2	F	Chofer de combi	56	Tercero de primaria	Divorciada	3	Católica	Sí	22	Sí	Participa en el sindicato para obtener su conseción
	8	OO-G2	M	Checador de base y chofer de combi	41	Auxiliar contable	Divorciado	1	Católica	Sí		Sí	
	9	GM-C1	M	Chofer de combi	36	Secundaria	Casado	3	Católica	Sí	18	Sí	
	10	EA-C1	M	Consecionario y chofer de combi	Aprox. 50	Preparatoria	Casado		Católica	Sí	30	Sí	Entró a trabajar a los 16 años, fue dirigente de la ruta coral y fundó varias rutas de taxi

Mujeres Hombres 

Fuente: Elaboración propia a partir de la información de trabajo de campo.

Grupo por tipo de organización a la que pertenecen

Este grupo a su vez se divide en dos, la agrupación de radiotaxis y las rutas de combis, como se puede observar en la *Tabla 3* cada uno tiene sus particularidades. A continuación, se describen por separado, se comienza por la agrupación de radiotaxis y se prosigue con las rutas de combis.

Agrupación de Radiotaxis

El primer grupo de personas que fue entrevistado pertenece a una organización de radiotaxis llamado *Taxi Tour* que labora en la ciudad de Morelia. Sus sitios (así se llama a la base donde se reúnen las unidades a esperar que la operadora les indique a dónde dirigirse) se ubican en tres puntos estratégicos de la ciudad, pero es en los sitios de taxis salida a Charo y Ventura Puente donde principalmente se encuentran las/los informantes clave (véase el *Mapa 1*). Es importante indicar que entre sus trabajadores laboran 70 choferes de los cuales sólo 3 son mujeres.

Se puede mencionar que las personas entrevistadas en esta organización son dueñas de sus unidades de trabajo y de sus concesiones, ninguna pertenece a sindicatos. Todas son choferesas, pero una de ellas ha participado también como operadora de radio (una actividad que es desempeñada en su mayoría por mujeres). Los horarios obligatorios son de seis de la mañana a diez de la mañana, después pueden permanecer el tiempo que decidan, su jornada laboral es de lunes a sábado y se turnan para trabajar los domingos. Se paga una renta mensual por la frecuencia, esto es lo que distingue a los radiotaxis de los taxis libres. Las condiciones laborales de este grupo llegan a generar una percepción distinta y una actitud positiva hacia el trabajo, como se revisará más adelante.

Tabla 3. Informantes clave según tipo de organización a la que pertenecen

		Pregunta-ítem											
		Denominación de identificación	Sexo	Puesto	Edad	Escolaridad	Estado civil	Hijos	Religión	Pertenencia a sindicatos	Años de experiencia	Jefe/jefa de familia	Organización a la que pertenecen
Entrevistas	1	H-T	F	Chofer de radiotaxi	41	Carrera técnica	Soltera	0	Católica	No	10	No	Taxi Tour
	2	G-T	F	Chofer de radiotaxi	46	Preparatoria terminada	Casada	4	Católica	No	10	No	
	3	Y-T	F	Chofer de radiotaxi	47	Primero de preparatoria	Divorciada	4	Católica	No	16	No	
	4	HH-T	M	Chofer de radiotaxi	46	Licenciatura trunca	Casado	1	Católica	No	15	Sí	
	5	G-M1	F	Chofer de combi	38	Secundaria	Divorciada	0	Católica	Sí	22	No	Morada 1
	6	MP-M1	M	Concesionario y chofer de combi	53	Primaria	Casado	3	Católica	Sí		Sí	
	7	G-G2	F	Chofer de combi	56	Tercero de primaria	Divorciada	3	Católica	Sí	22	Sí	Guinda 2
	8	OO-G2	M	Checador de base y chofer de combi	41	Auxiliar contable	Divorciado	1	Católica	Sí		Sí	
	9	GM-C1	M	Chofer de combi	36	Secundaria	Casado	3	Católica	Sí	18	Sí	Coral
	10	EA-C1	M	Concesionario y chofer de combi	Aprox. 50	Preparatoria	Casado		Católica	Sí	30	Sí	

Taxis ■

Combis ■

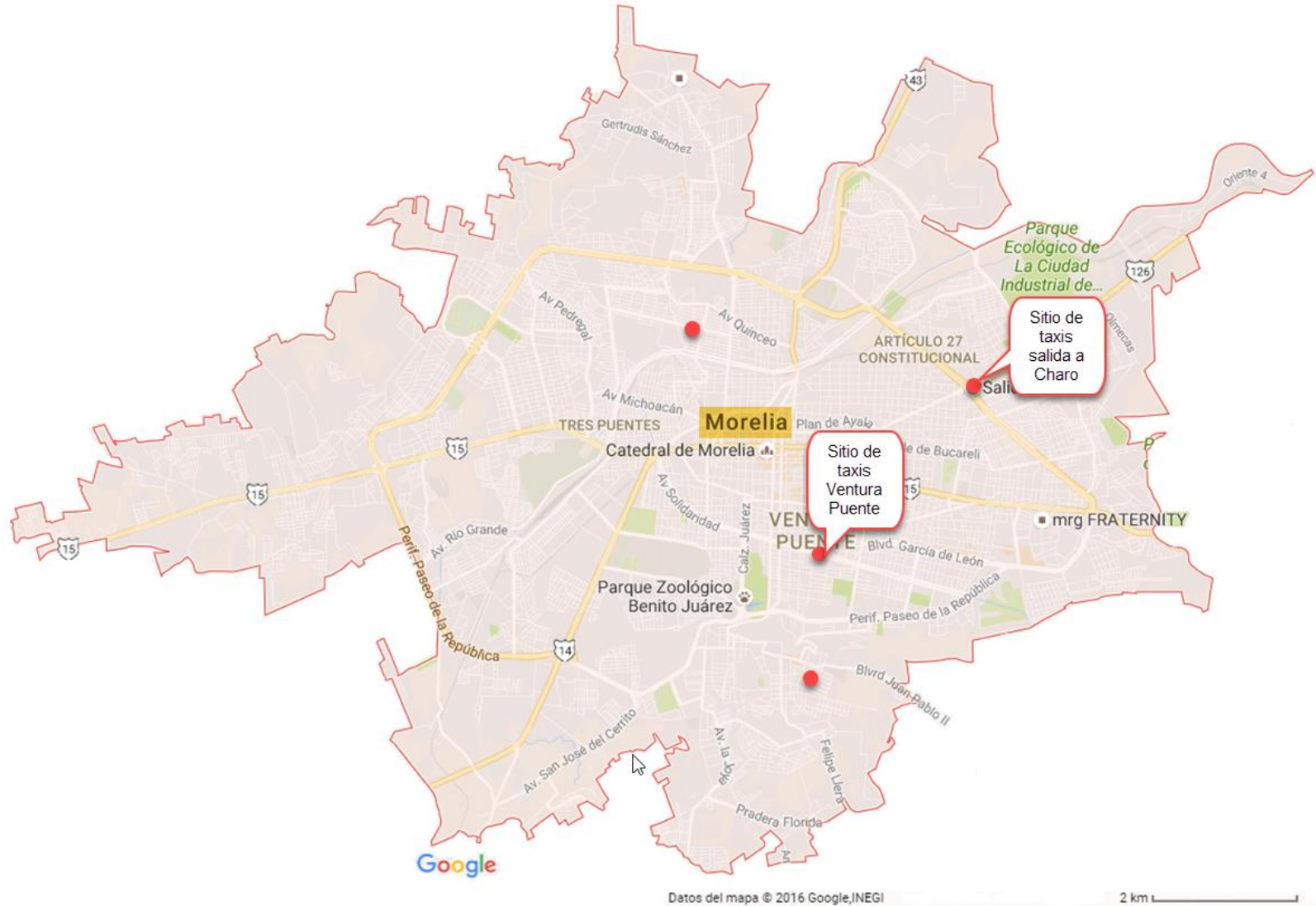
Sólo chofer

Concesionario

Checador

Fuente: Elaboración propia a partir de la información de trabajo de campo.

Mapa 1. Ubicación de los sitios de *Taxi Tour* en la ciudad de Morelia



Fuente: Elaboración propia a partir de la información de trabajo de campo. Datos del mapa Google, INEGI 2016.

Agrupaciones de Combis

Las diferentes rutas del transporte colectivo de la ciudad de Morelia identifican sus unidades por una franja de color que rodea el costado y un número en el parabrisas (algunas llevan también una letra). En esta investigación se trabajó con tres rutas de combis, en dos trabajan mujeres y en la tercera sólo hombres. De los entrevistados en este grupo todos/as son conductores/as y pertenecen al sindicato; pero, dos son concesionarios, el resto no es dueño/a de la concesión y tampoco de la unidad de trabajo; uno es *checador* de la base; y, tres son sólo choferes (en este rango se encuentran las mujeres).

En esta población se pueden encontrar diferencias en la organización del conocimiento sobre el trabajo que dependen de la ubicación social, esta se determina por la posición que ocupan los entrevistados en la escala de jerarquía dentro del trabajo de transporte y de los sindicatos en los que participan. Más adelante se verá que se encuentran algunas diferencias en la representación del trabajo entre quienes son concesionarios y los que son choferes.

En primer lugar, dentro de la ruta de combis Morada 1 (véase el *Mapa 2*), se entrevistó al concesionario-conductor *MP-M1* y a la conductora *G-M1*. En este espacio de trabajo *G-M1* ha sido por muchos años la única mujer chofer de la base (recientemente ingresó otra mujer de la que sólo se sabe que es joven y soltera). Esta es una de las rutas con más afluencia, por lo que tienen recursos, todos los conductores usan uniforme, tienen una base grande dentro de la cual estacionan las unidades para limpiarlas y esperar su turno, tienen un espacio que funciona como comedor y un baño, el *checador* tiene su propia oficina con una puerta que tiene una ventanilla a través de la cual se comunica con los choferes, dentro tiene además del radio un televisor a través del cual monitorea con GPS a las unidades, dos escritorios y un archivero donde almacenan los documentos de los conductores que trabajan allí.

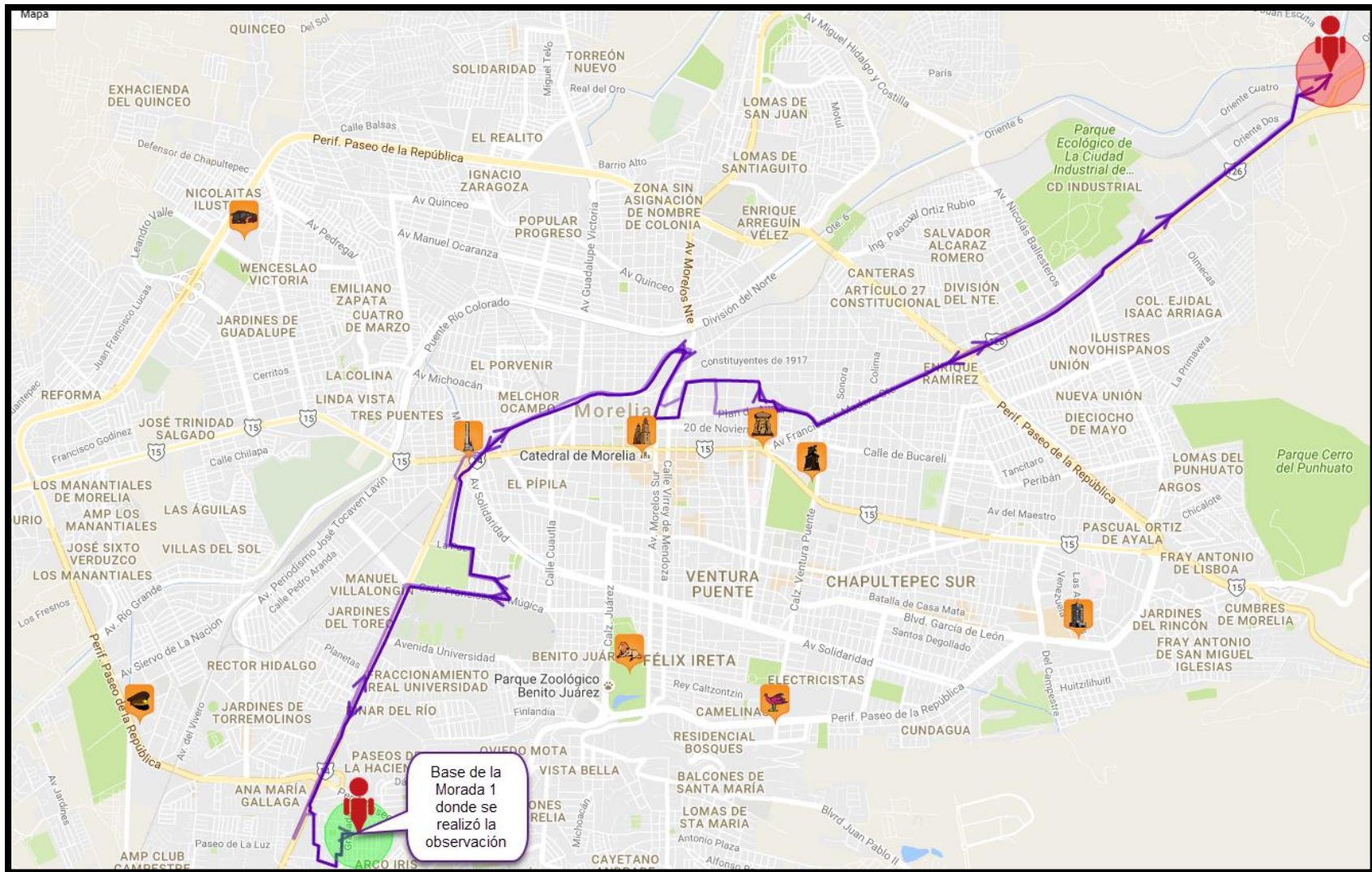
En segundo lugar, de la ruta de combis Guinda 2 (véase el *Mapa 3*) se entrevistó al *checador*-conductor *OO-G2* y a la conductora *G-G2*; durante las entrevistas ella era la única mujer trabajando en la base, pero informaron de otra

mujer a la que corrieron hacía poco tiempo por “quejarse mucho”. Esta ruta transporta relativamente poca gente, ya que ésta es la ruta alterna de la Guinda 1 que posee más recursos y afluencia. En general los choferes y *checadores* se van turnando para participar de ambas rutas. Su base es un local de aproximadamente 4 metros por 4 metros, con un baño, las unidades se estacionan en la calle fuera del local, dentro tienen un sillón mediano, un escritorio con el radio del *checador* y una mesa con café y dulces que venden entre ellos para recaudar fondos para la base. Ellos tienen una organización propia de la ruta Guinda a la que todos los trabajadores deben adscribirse al ingresar.

En tercer y último lugar, dentro de la ruta de combis Coral (véase el *Mapa 4*), se entrevistó al conductor *GM-C* y al concesionario-conductor *EA-C*. En esta ruta no trabajaban mujeres al momento de la investigación.

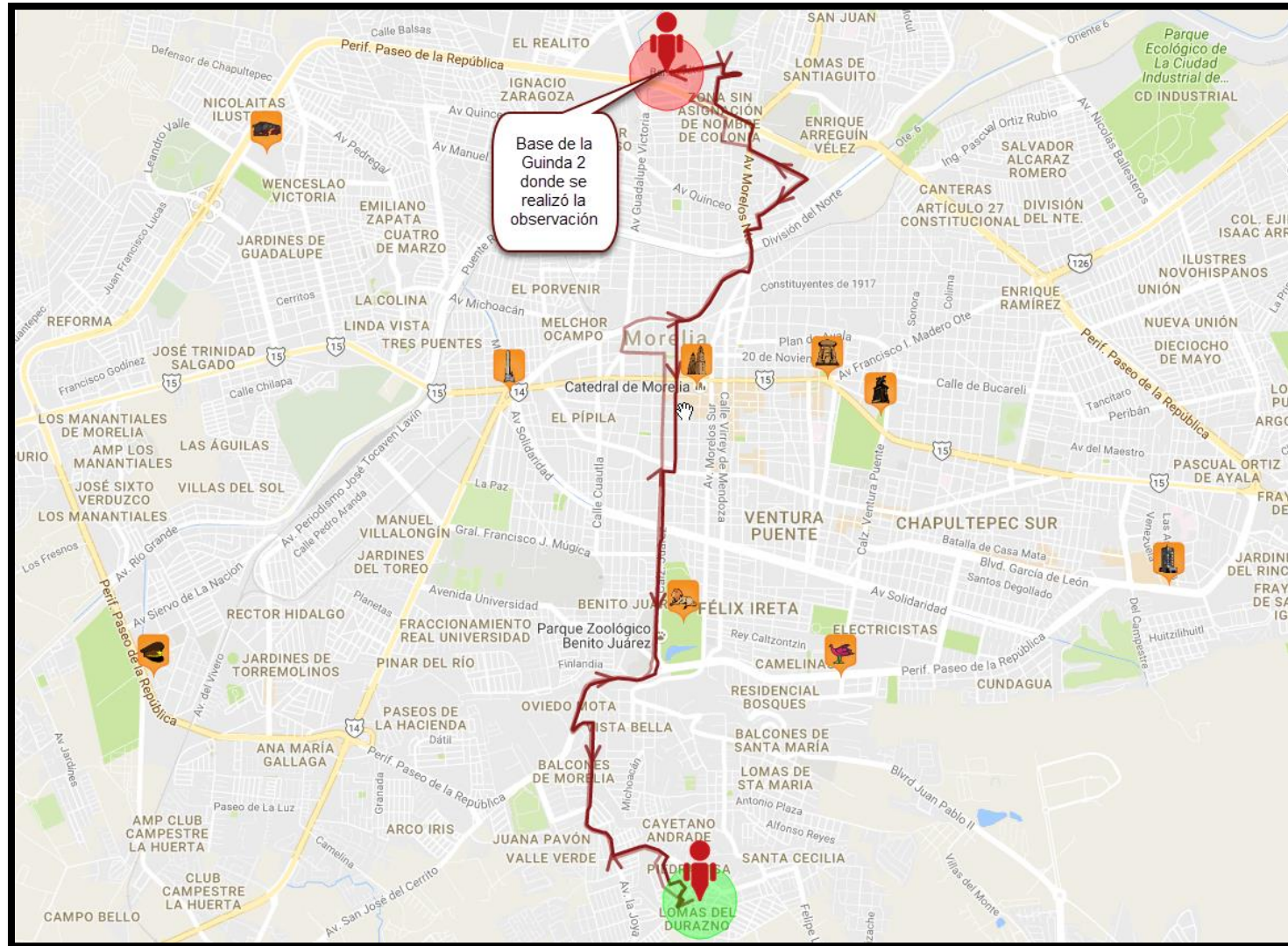
En resumen, en el apartado de información se identifican dos grandes grupos, el primero que se divide por géneros (Hombre/Mujer), en el cual se pueden hacer contrastes; y el segundo, que depende del tipo de organización a la que pertenecen (radiotaxi/combi), donde cada grupo tiene sus particularidades, por ejemplo, en el de combis se pueden encontrar diferentes niveles de jerarquía de los puestos desempeñados (concesionarios, *checadores*, choferes) y en el de radiotaxi todas pertenecen al mismo (todas son choferes). A continuación, la actitud que muestran ante el trabajo y los afectos positivos o negativos que desarrollan.

Mapa 2. Recorrido de la combi Morada I



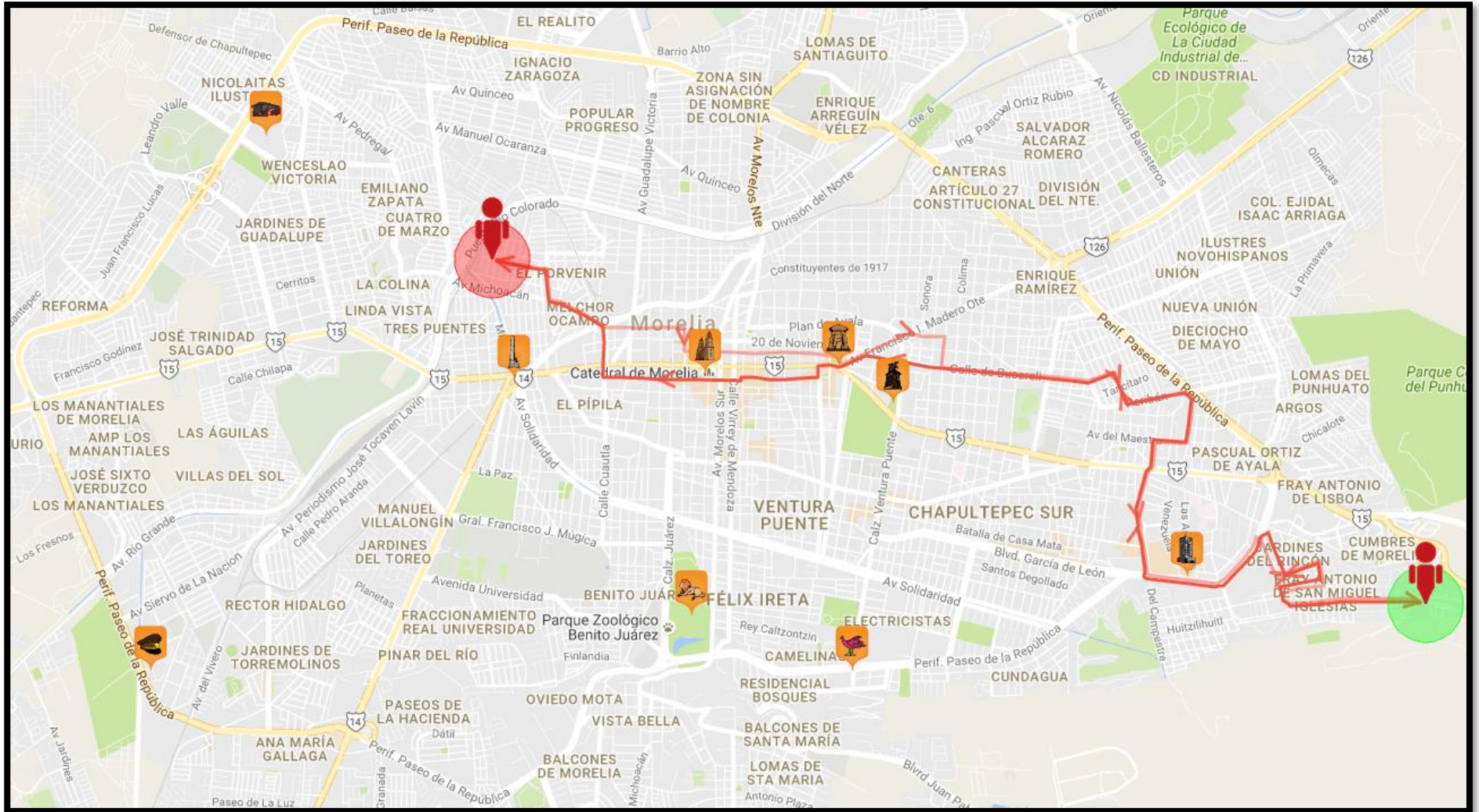
Fuente: El rutero.com, enlace: <http://el-rutero.com/ciudad/morelia>

Mapa 3. Recorrido de la combi Guinda 2



Fuente: El rutero.com, enlace: <http://el-rutero.com/ciudad/morelia>

Mapa 4. Recorrido de la combi Coral



Fuente: El rutero.com, enlace: <http://el-rutero.com/ciudad/morelia>

3.1.2. Actitud: componentes afectivos y orientación evaluativa sobre el trabajo

Al ser un trabajo cara a cara, para los operadores y las operadoras del transporte público la relación que se establece con el usuario³¹ se convierte en una valoración significativa al momento de formarse una actitud hacia el fenómeno estudiado.

En general, aquello que la muestra considera importante en el empleo de chofer se relaciona con el trabajo como un servicio al cliente, por ejemplo, uno de los aspectos que consideran principales para desempeñarse como operador/a se relaciona con la personalidad ligada al trato que se les da a las personas que utilizan el servicio de transporte.

Otro elemento es el buen estado de la unidad, dirigido también a dar un *buen* servicio. En este mismo sentido, la actitud favorable o el gusto hacia el trabajo se manifiesta en relación con la convivencia que se llega a generar con los usuarios, lo cual queda expresado en lo que dijeron muchos de los entrevistados/as: “[Lo que más le gusta es] convivir con la gente, conocer personas nuevas”.

Los entrevistados y las entrevistadas tienen en común una actitud positiva hacia las tareas propias de la conducción de vehículos y su transitar por las calles de la ciudad, que declaran como “estar afuera”. Esto es una clasificación del trabajo, que se hace a partir del anclaje, en contraste con el trabajo que implica estar dentro de alguna instalación como una casa o una oficina. Además, su propia actividad (conducir) les puede resultar relajante o estresante dependiendo de la movilidad dentro de la urbe.

Lo que en general expresan como “el gusto por manejar” y que califican

³¹ Sobre los modos de socialización en un trabajo cara a cara en la época moderna Cfr. Dubet, F. (2006), *El declive de la institución. Profesiones, sujetos e individuos en la modernidad*. Barcelona: Gedisa.

como una actividad agradable (véase el *Diagrama 1*) es lo que les lleva a justificar su tiempo de permanencia en el trabajo: “no llevaría tantos años aquí si no me gustara manejar” (comentario que es reproducido por varas de las personas entrevistadas). Los retos y riesgos que se encuentran durante su jornada se ven minimizados al pensar en la sensación complaciente que les genera dicha labor. Esta actitud resulta entonces en una estrategia para afrontar las carencias de su trabajo.

Diagrama 1. Actitud hacia la actividad



Fuente: Elaboración propia a partir de la información de trabajo de campo.

Al contrastar la población de conductores de radiotaxis y de combis, resalta una actitud más favorable hacia el trabajo en los primeros. Esto se debe a la diferencia entre las condiciones laborales de un grupo y otro, por ejemplo, algo relevante para los/as conductores/as de radiotaxis es que tienen la capacidad de tomar las decisiones sobre sus horarios, lo que se ve como un privilegio y les brinda una sensación de libertad que es altamente valorada por ellos/as. Mientras que los/as conductores/as de combis en ocasiones tienen una carga excesiva de

trabajo con la que se ven obligados a lidiar, por lo que llegan a desarrollar una relación de sobrecarga con su trabajo.

Además, entre estos últimos, los choferes y choferesas de combi, se llega a percibir el trabajo como frustrante (*Diagrama 1*) ya que no cumple con sus expectativas laborales. Al ser percibido como una actividad desagradable, la valoración positiva se dirige hacia la remuneración económica que obtienen por trabajar, esto se observa en frases como el dicho popular “es tan malo el trabajo que hasta nos pagan por hacerlo”.

En otro aspecto, en la población de mujeres la actitud es más positiva que en la población de hombres. Esto a consecuencia de que la poca cantidad de féminas que laboran como conductoras llama la atención de los usuarios quienes recurrentemente les expresan frases de apoyo y admiración. Este reconocimiento ayuda a establecer nuevos contactos sociales y vínculos afectivos en el trabajo, hecho que las lleva tener una disposición favorable hacia el mismo.

Otra particularidad que se encuentra en el grupo de mujeres es el agrado hacia la sensación de autonomía e independencia financiera que obtienen a través del trabajo, características que las llevan a valorarlo como importante para la vida, esto a pesar de sus condiciones laborales. Es inevitable recordar que en la historia del trabajo femenino (1930-1970) estas características eran mal vistas por las instituciones tradicionales que se preocupaban por la “moralidad” de la mujer. Por lo que, a pesar de su actitud favorable, en ocasiones, entran en conflicto con el pensamiento tradicional.

Algunas no encuentran ninguna valoración negativa de su trabajo cuando se les pregunta explícitamente. Sin embargo, durante el discurso se encuentra que en las relaciones con compañeros y usuarios hay inconformidad al recibir frases como el típico “¡Ay, tenía que ser vieja!”. Esa conjunción de palabras denota una falta de capacidad para desempeñar su trabajo ligado al género, debido a una construcción sociocultural que ubica a la mujer en lo privado y en lo doméstico. Como estrategia para afrontar estas expresiones que escuchan con cierta

regularidad, se esfuerzan por cumplir los reglamentos y dar un buen servicio al cliente.

En cambio, en la población de hombres, la actividad de manejar fue objetivada (naturalizada) como un aspecto masculino, se ancla como obvio el que les guste esta actividad, ya que lo relacionan con el estar “fuera de casa” (el estar dentro de casa lo atribuyen al rol femenino), y por lo tanto lo valoran como positivo. No importa el reconocimiento y tampoco expresan la autonomía o la independencia financiera como algo de importancia, más bien en su actitud es común encontrar el discurso del trabajo como una obligación, expresan frases como “hay que sacar para la papa” haciendo referencia al trabajo como un medio para la obtención del alimento diario.

En cuanto a la opinión de los conductores sobre el trabajo femenino (el de sus compañeras conductoras) existe una marcada diferencia entre aquellos que están a favor, quienes expresan su apoyo a través de la comunicación verbal; y aquellos que están en contra, que por lo general lo manifiestan en la práctica cotidiana del trabajo. Como ejemplo de esto último, el caso de la choferesa G-G2 que habla sobre cómo uno de sus compañeros le robaba pasajes saltándose el reglamento, hay que recordar que su ganancia depende de los pasajes que recogen:

“¿Eh? No. No, no, no, este, hay respeto. No. Ni de los siete años, ocho años que voy a acabalar aquí en la ruta nunca nadie me ha faltado al respeto. Pero, o sea, yo desde que inicié a mí no me gusta llevarme con nadie, con nadie. ¿Por qué? Porque, pues, no es bueno, no es bueno, chula me viera de ver yo llevándome con mis compañeros o, así como ellos hablan, o X, así. No. No, nunca me ha gustado llevarme, pero tampoco no, este, nunca me han faltado al respeto. O sea, en el sentido de que... es que, es que este trabajo... cómo te puedo decir. Están aquí, en la esquina están tres pasajes y en la que sigue están otros dos y hay un tiempo, hay reglas, yo alcanzo al compañero y no se deja, él levanta esas tres personas, la que sigue levanta otras dos y otras dos y él sí ya va bien, y yo no. Ahí se dice, este, «Es que me estás dando cuello» o «Me estas arreglando» así se dice. Entonces,

yo no me voy a ir atrás de ellos, no, pues yo también necesito comer, mis hijos necesitan comer. Yo los paso, los paso me voy. Y de vuelta lo que ellos me hicieron yo se los hago. Entons, yo, yo les digo: «Si ustedes me trabajan bien, yo voy a trabajarles bien». Pero ¡ay, no! Hay veces que sí, este, sí me han hecho llorar, pero de coraje, impotencia, porque también si, si... Una vez tuve un problema con un compañero y no me aguanté, no me aguanté, llegué me bajé y le dije cosas, sí, sí le dije cosas, pero es que hizo cosas que, que si él se las hubiera hecho a otro compañero no se las hubiera aguantado. Entons, yo, mi error fue de, que me bajé y le dije cosas, me citaron, y fui y sí me castigaron cinco días, cinco días. Entonces, este, de allí... de allí empecé yo, este, a, pues, que, si hacían esas cosas, este, mejor tratar de que me pasara otra camioneta para no seguir esa persona. Pero, sí, este, aquí en mi trabajo, sí hay mucho machista, machista mucho, mucho... mucho machista...". (G-G2).

Es interesante notar en el comentario de esta choferesa el cambio de actitud en dos sentidos, primero, al no ser expresado el desacuerdo de su compañero verbalmente no lo toma como una falta de respeto, hasta que cae en cuenta de las prácticas que se realizan durante el trabajo. Esto denota un juego de poder entre los géneros dentro del espacio laboral, debido a que la inconformidad de su compañero está fundada en que la conductora es mujer.

Segundo, su actitud ante el ataque cambia de activa a pasiva al verse obligada por el reglamento (el sistema) a mantenerse callada y no defenderse ante las agresiones de sus compañeros, de lo contrario, según su propia narración, se ejerce un castigo sobre ella. Además, justifica su exigencia de reciprocidad en el trabajo por la sobrevivencia de sus hijos, apelando a la representación del trabajo como una forma de sobrevivir que todos comparten y hacia la cual se abocan los afectos y valorizaciones de la mayoría.

En otro aspecto, las mujeres muestran su apoyo iniciando a las nuevas conductoras en el oficio, por ejemplo, mostrándoles el recorrido de la ruta que deben seguir, como una especie de andamiaje, ya que se consideran pertenecientes al mismo subgrupo en la organización.

También hay algunos que se muestran neutrales al decir “frente al volante somos todos iguales”, pero nada es neutral, la posición que ocupan frente al objeto se va denotando a través del discurso. Después de todo el trabajo determina el lugar de los individuos en la sociedad.

Así pasamos al campo de la representación donde se muestran las principales categorías de significados encontradas en el contenido de la representación social del trabajo que construyen los conductores y las conductoras.

3.1.3. Campo de la representación: categorías de significados

Nos encontramos en una realidad compleja atravesada por muchas situaciones, en la que la creación de significados depende de cuestiones psicológicas, sociales, circunstanciales, históricas (como se revisó en la metodología fenomenológica), por lo que hay distintas formas de construir significaciones sobre el trabajo. En las entrevistas encontramos que el trabajo puede significar *sacrificio, libertad, seguridad*, entre otras definiciones.

No obstante, en el núcleo central de la representación, que se encuentra muy influido por las condiciones estructurales del país (algunas de las cuales se mencionaron en la introducción), es claro que tanto para hombres como para mujeres aparece como característica fundamental la necesidad de sobrevivir (véase *Diagrama 2*). Esto muestra cómo las condiciones macro sociales del trabajo se van anclando en la representación social, de manera que los sujetos le pueden dar el sentido o la intensidad de supervivencia a su trabajo cotidiano.

En ocasiones lo dicen claramente como el comentario de los varones sobre “obtener para la papa”, es decir el alimento diario. Pero también, algunas de las personas entrevistadas que no habían reflexionado en el tema llegaron a la conclusión (a través del mecanismo de objetivación) de que el trabajo es una forma de cubrir las necesidades, lo cual les brinda la sensación de seguridad, y en lo más central (en el núcleo de la representación) sobrevivir, por ejemplo, el siguiente fragmento del comentario de una conductora de radiotaxi:

“...Es todo, en el momento pues, porque... ¿cómo te diré? Ay, no hallo ni las palabras ¿Cómo decirte? Pues, es algo que requiere todo ser humano porque, pus no te la vas a vivir rascándote la panza, ¿eda?, en la casa. Es necesario de, de, como depender de él. Es como dice uno no todo es el dinero, pero sabes que en cierto modo si no trabajas o no hay solvencia ¿Cómo vas a solventar tu casa o las necesidades de tus hijos y todo eso? Entonces, pues, sí se requiere de un trabajo, vaya, por muy poco que sea el pago, pero ya sabes que tienes un ingreso seguro, semanal, quincenal y es importante tener un sostén, para sobrevivir, vaya.” (H-T).

El trabajo es pensado así, como un medio a través del cual se obtiene dinero que se intercambia por lo que se necesita para sobrevivir y mantener los bienes materiales. Al percibir el trabajo como la única forma de sobrevivencia se convierte en una obligación para todos, por lo que no necesariamente tiene que ser una actividad agradable para quienes lo desempeñan.

Lo anterior y las condiciones estructurales del país que provocan una *escasez de trabajos no precarios* (Diagrama 2, categoría: trabajo escaso), conllevan a que se le perciba como una oportunidad a la que sólo hay acceso a través de las redes sociales, mejor conocidas entre la muestra como “palancas”. Así el trabajo, aún si no resulta ser una actividad agradable, pasa a ser considerado como una *bendición*, lo que provoca sumisión ante algunas condiciones laborales de las cuales no se quejan porque podrían perderlo³². Esto se percibe así, sobre todo entre la población de choferes/as de combis.

Otra categoría que se encuentra anclada al trabajo como forma de sobrevivir (Diagrama 2), es “*luchar por ser alguien en la vida*”, en este caso *ser alguien* está determinado por el trabajo que se tiene (esto arguye a la identidad). Pero, la falta de certezas de conservar el empleo lo transforma en una lucha

³² Se puede decir que el contexto lleva a que se acentúe la percepción de esa escasez de trabajos no precarios, ya que en el estado de Michoacán por la violencia y el crimen organizado que pedía cuotas a los empresarios y establecimientos, muchos negocios cerraron o se vieron afectados. Sin embargo, esta es una sensación que se percibe a nivel global por la situación de trabajo. Sobre el tema de la escasez de trabajo han hablado otros autores, por ejemplo, cfr. Bauman, Z. (2005). *Vidas desperdiciadas: la modernidad y sus parias*. Barcelona, Buenos Aires, México: Paidós.

constante por no dejar de ser en el trabajo³³.

Y muy apropiado para una cultura impregnada de tradición católica, ya que bajo esos argumentos se *debe sufrir* para obtener y permanecer en un trabajo, tal parece que se *debe merecer* el trabajo (así también se justifica el exceso de horas trabajadas).

Una última categoría general es la de la *persona preparada*, es decir, la que puede obtener un trabajo. Se considera la experiencia como algo significativo en el trabajo de chofer, tener experiencia brinda cierto prestigio entre los compañeros y dentro de la organización en la que laboran. Pero al mismo tiempo, aunque parece contradictorio, la edad se observa como una limitante, se piensa que mientras más se trabaja más se desgasta el cuerpo, en algún momento se pierden los reflejos para reaccionar al manejar, se vuelven más lentos, más cansados, más enfermos, etc.

Parece paradójico, sin embargo, la diferencia está en dónde se pone el foco de atención, por ejemplo, cuando se piensa en la experiencia del otro, se le impregna de prestigio y es reconocido por la organización, como si subiera un nivel de una jerarquía implícita (en el sindicato de combis puede pasar a explícita cuando se les otorga concesión, pero no ocurre en todos los casos, esto se revisará más adelante). Pero si el foco está en la experiencia propia entra en relación con la edad y el desgaste físico por lo que se le da un sentido de limitación.

También se piensa que estudiar es la alternativa al trabajo, si no se trabaja, se estudia (o viceversa). Muchos expresan que están trabajando allí porque no estudiaron, hacen una clasificación del trabajo a través de la generalización donde los que estudian obtienen un mejor empleo y los que no entran a empleos más precarios (aunque la realidad no es necesariamente así).

³³ Sobre las consecuencias de la flexibilidad en el trabajo sobre los individuos Cfr. Sennett, R. (1998/2000). *La corrosión del carácter: Las consecuencias sociales del trabajo en el nuevo capitalismo*. Barcelona: Anagrama.

Esta precariedad es la percepción que tienen de su propio oficio, una de las justificaciones y explicaciones (se han mencionado otras en el apartado actitud) que dan a su permanencia en él (aun conociendo las condiciones en que laboran) es “estoy aquí porque no estudié”.

Aunque esta idea se ve confrontada con una realidad distinta, con una situación social del trabajo, donde una persona preparada se ve anulada ante el trabajo escaso, porque la forma de obtener un empleo es a través de las redes sociales que se tienen. Así ingreso la mayoría de los trabajadores/as entrevistados, en algunas bases se les solicita incluso una recomendación de alguien que trabaje allí. Esto se percibe como injusto (para los que estudian) pero inevitable.

En esta categoría, de la persona preparada para desempeñar un trabajo, los que estudian y los que no se encuentran en la misma posición, lo que determina su entrada a la organización son las redes sociales. Pero, hay una diferencia de género en la percepción de si una persona está preparada o no para el trabajo de operador/a del transporte público de pasajeros. Si es un varón se piensa como natural su capacidad para el empleo y puede comenzar a ganar experiencia con los años, pero si es una mujer primero debe demostrar ante los otros que se encuentra preparada para el trabajo (esta situación se revisará con detalle más adelante).

Las categorías descritas anteriormente se encuentran ancladas en el núcleo de lo que se piensa sobre el trabajo y los discursos que circulan en la representación para trabajadores y trabajadoras, es lo que hay en común. Empero, se encontró una categoría que fluye sólo en el pensamiento de las mujeres, *el costo del trabajo (Diagrama 3)*. De aquí la importancia de diferenciar por género, la pertenencia a un grupo social que por las condiciones sociohistóricas de su relación con el trabajo puede variar en los significados que son construidos sobre éste.

Diagrama 2. Campo de la representación



Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo.

Si bien, las mujeres hacen una valoración del trabajo remunerado como importante para la vida, recalcando la independencia financiera y la autonomía que obtienen a partir de él; también se encuentran en la necesidad de nivelarlo poniendo como contrapeso el rol reproductivo que culturalmente se les ha adjudicado. La subcategoría “*ya son unas cosas por otras*” señala la sensación que algunas de ellas mostraron de haber perdido algo característico de dicho rol a cambio de mantener un trabajo remunerado.

A través de las historias que cuentan, se observa que se hacían valoraciones entre el trabajo y el matrimonio; en algunos casos se trataba de constantes negociaciones con sus parejas para continuar en el empleo, en otros se tomaban decisiones dependiendo de la valoración que se le da al trabajo, en el siguiente fragmento G-M1 conductora de combi, nos narra su experiencia:

“...De hecho a mí, casi, parte de mi trabajo me costó el divorcio. [...] antes de casarnos, obviamente, pusimos las cartas sobre la mesa, eh, aceptó mis condiciones, yo le dije que mi trabajo se me iba a respetar. Yo tenía muchos, o tengo muchos compromisos. Y, pues, la verdad, hasta ahorita nunca he estado extendiendo la mano, ni, si quiera, a mis padres para que me den, a mí me gusta ganar mi dinero. Y, este... y el trabajo fue una... mi trabajo... por medio de mi trabajo, casi, te digo, me costó el divorcio. Este. Él, al principio estaba muy de acuerdo en respetar mi decisión, que yo iba a seguir trabajando y todo eso. Yo no iba a cambiar mi rutina de vida por él. Este. También se habló de que iba a respetar mi decisión, yo no quería tener hijos luego, luego, yo quería esperarme un tiempo. Obviamente, como toda la gente soñamos, ¿no?, en buscar un patrimonio, un beneficio para el día de mañana. Pus, no sé a lo mejor sueños guajiros, piensa uno en tener uno su casa, armar un hogar para después tener uno los hijos, pero no se dio, no se dio, no se dio. Este. Te digo, lamentablemente, ya después se me volteó, que no, que mi trabajo, que lo dejara. No. Se puso en un plan muy infantil: «—Tu trabajo o yo. —Cariño, lo siento, mi trabajo». Sí. Y vuelvo a repetir, la vida se va, pero de volada, de volada, de volada. Yo he sacrificado muchas cosas por mi trabajo. Sacrificarme y no. Pero, este, te digo, ya eso es así como, este, otro rollo ¿no?, ya es como parte sentimental, también, o personal; pero sí, o sea, yo sí he dejado muchas cosas por mi trabajo...” (G-M1).

Diagrama 3. Categoría: El costo del trabajo



Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo.

También, se confrontaban entre el trabajo y la maternidad, ser o no madres, o si tenían hijos cómo coordinar ambas actividades; tener una familia y cuidar de ella, pero al mismo tiempo dedicarse al trabajo. Algunas ideaban estrategias para conciliar el cuidado de los otros (que es lo que más se les exigía) con el trabajo remunerado, como es el caso de Y-T conductora de radiotaxi que nos cuenta cómo resolvió el conflicto entre el trabajo y el cuidado de su hija:

“Cuando tienes hijos chicos sí [encuentran dificultades para dedicarse a ser chofersa] y aun así se puede. Yo empecé cuando mi hija más chica tenía 8 años. Este. Yo no tenía... cuando ella salía de la escuela yo no tenía quién me la cuidara y yo me la traía en mi carro. Yo traía una tsubame. La tsubame se abre de atrás, no trae cajuela, trae un pedacito en la parte de atrás y le abre. Ahí yo le hacía su cama, ahí me la acostaba y ahí la traía yo y me ponía a trabajar” (Y-T).

El ciclo en el que se encuentran si son jóvenes y solteras, si son casadas, si tienen hijos o no, si sus hijos son pequeños o ya son grandes. Tiene importancia en las dificultades a las que se enfrentan, las negociaciones con los otros y las estrategias que crean para permanecer en su empleo. El trabajo femenino se ve todavía estrechamente relacionado con la organización familiar, con una representación de la familia donde a la mujer se le adjudican más responsabilidades que al hombre.

Otras categorías de significado:

Al trabajo se le adjudica el sentido de ganar dinero que se intercambia por las cosas necesarias para sobrevivir, pero también se le adjudica el sentido de formar un patrimonio en algún futuro para la familia, es aquí donde muchos sienten frustración ante sus expectativas e intenciones, ya que se enfrentan a una situación económica del país cada vez más dificultosa.

Se repiten continuamente la idea de que ellos/as deciden cuánto ganar, mientras más trabajen más ganan, de manera que el exceso horas de trabajo se considera como una decisión propia y no se vincula expresamente con las condiciones macroeconómicas del país.

En lo que se refiere a trabajar como chofer o choferesa la muestra manifiesta por un lado que se sienten orgullosas/os y les gusta manejar (como se mencionó en el apartado de actitud), pero, por otro lado, como la otra cara de la misma moneda, también hablan de la dificultad de “aguantar todo el día sentado”.

Puesto que no es un empleo que requiera más actividad física que estar sentado frente al volante y manejar, las/os entrevistadas/os expresan que el cansancio es mental, porque el proceso de trabajo requiere mantenerse alerta todo el tiempo durante su transitar por la ciudad. Esto muestra otra clasificación sobre el trabajo una división entre el que implica labor física y labor mental.

Por otro lado, algunas de las mujeres entrevistadas llegaron a sentir que su trabajo era un espacio para hombres y que debido a eso para permanecer en ese espacio-trabajo parecía que debían esforzarse más. Así lo expresan: “Sí, antes era para puros hombres, pero cuando uno quiere, uno puede, a mí me dijeron que no y yo dije que sí y yo pude, hasta ahorita tengo 16 años trabajando de taxista” (Y-T, conductora de radiotaxi).

Es un pensamiento que fluye en el ambiente social por lo que no es extraño para las operadoras escuchar que están en un sitio que no les corresponde, “[los conocidos y los usuarios] te dicen: «¡Ay, pero no le da miedo si es para hombres!» y no sé qué...” (G-T, conductora de radiotaxi). En una construcción sociocultural donde el espacio público, las calles de la ciudad, son un espacio para los hombres, se piensa que las mujeres corren peligro (se les cree más débiles) al no estar al “cuidado de un hombre”. Pero de esa manera se crean relaciones de poder en las que se mantiene un cierto control sobre las mujeres.

En relación con el espacio-herramienta de trabajo en la que laboran, es decir su unidad, encontramos que va tomando una significación particular de cercanía con el objeto, “Es mi hogar”, “Es mi pareja (como equipo de trabajo)”. En general cada chofer se hace cargo de su propio carro, pero en el caso de las mujeres también reciben apoyo de sus compañeros:

“... si es mecánicamente [que se descompone], tiene un mecánico donde... Y si es de una llanta o algo, pues, un compañero me hace el favor de cambiarla, la llanta. Sí, porque casi uno de mujer tiene poqui... no, no, no se nos da, verdad, echarle a la mecánica, aunque deberíamos, pues, aprender un poquito, porque de eso vivimos, del carro” (G-T, conductora de radiotaxi).

Este comentario de una conductora deja ver cómo reproduce un comportamiento en la práctica social que se ve orientada por una representación de la mujer que no se involucra con cuestiones mecánicas, “no se nos da” expresa ella como si se tratara de algo “normal”.

Aún si las mujeres rompen con la representación del trabajo tradicional al incorporarse a espacios laborales masculinizados, la realidad social es compleja, pues ellas mismas se enfrentan a los pensamientos conservadores de lo que debe ser y en las prácticas sociales pueden reproducir algunas formas tradicionales y otras no.

Pero esta complejidad parte de que el trabajo femenino se ve atravesado por un sistema de representaciones sociales entre ellas la de género, en las prácticas del deber ser de hombre o mujer; también por la representación de familia, que funge como una institución social donde las mujeres se adjudican más responsabilidades sobre el cuidado de los otros que los varones; y la representación de un trabajo remunerado que es pensado para hombres y habita en un espacio público donde las relaciones de poder de un colectivo masculino sobre otro femenino se hacen presentes.

En el núcleo figurativo dentro del campo de la representación existen algunas imágenes construidas por los conductores y las conductoras sobre ser chofer, pero también algunas otras que a través de discurso influyen en la práctica. A continuación, la dimensión de imágenes construidas.

3.2. DIMENSIÓN DE ANÁLISIS: IMÁGENES CONSTRUIDAS QUE INFLUYEN EN LA PRÁCTICA DEL TRABAJO

En la dimensión de análisis *imágenes construidas que influyen en la práctica del trabajo* cabe precisar que la palabra *imágenes* se refiere a construcciones mentales sobre un objeto (en este caso sobre los choferes/as diferenciados por género) y cómo es percibido cada uno de ellos. En este apartado se analiza el uso de figuras construidas por los sujetos de investigación que se encuentran en la representación social del trabajo, ante el quehacer de las conductoras y en contraste con los conductores, pero también algunas imágenes que aparecen a través de sus discursos y afectan la forma como experimentan el trabajo.

3.2.1. El chofer ideal

Antes de continuar es necesario mencionar que la palabra *choferesa* (como se evidenció en el apartado de antecedentes) no aparece en los reglamentos, ni leyes, de hecho, en documentos oficiales no se utiliza ninguna forma femenina para referirse a la persona que conduce un vehículo. Esto quizás se debe a que el ideal del trabajador del transporte público es masculino. De aquí el título *el chofer ideal*.

Entre los y las operadoras del transporte público se construye la imagen de un chofer ideal que llega a dicho empleo por vocación³⁴, por el gusto que siente al manejar. Esta vocación aparentemente nace de observar a familiares que antes de ellos/as ya laboraban como conductores en el transporte.

En el caso de algunas mujeres antes de entrar en el empleo la idea de ser operadora del transporte público se reafirmaba al observar a otras conductoras que ya laboraban como tal.

“No [no es un trabajo sólo para hombres]. No porque... no, no porque hace años,

³⁴ Una discusión sobre la vocación y el oficio en tiempos modernos, donde las instituciones entran en crisis se encuentra en, Cfr. Dubet, F. (2006), *El declive de la institución. Profesiones, sujetos e individuos en la modernidad*. Barcelona: Gedisa.

años yo vi a una señora manejar un camión, de estos del panteón, sí y ella lo manejaba. Ella, ella, ella lo... [Interrupción] Ella lo manejaba y yo cuando la vi empecé: «Ella puede, que yo no pueda, este, conducir una camioneta» después dejé de verla de años. Y yo fui a llevar unas personas al Reino de Atzimba, y iba esa señora en el camión, ajá y yo decía: «Yo la conozco, pero no recuerdo...» y empezamos a platicar y me dijo «Si quieres, te enseño» le digo «¿En serio?». A mí sí me hubiera gustado saber manejar un camión, porque dije: «Bueno, si ella puede ¿por qué uno no puede?». O sea, ahorita, este, yo digo que una mujer puede hacer lo que el hombre y mucho más...” (G-G2, conductora de combi).

Las características ideales de una persona que se dedica a ser chofer se relacionan con aquellos aspectos de su trabajo que consideran más importantes (una personalidad agradable y una unidad en buen estado) orientados al servicio al cliente. Es una persona que siente satisfacción al prestar un servicio (transportar personas) y le agrada convivir con otros (los usuarios). Además, describen esta imagen con propiedades como “que le guste ser chofer y que le guste convivir con la gente” o “que les guste manejar”.

3.2.2. La choferesa³⁵ vs. el chofer

Cuando se pregunta por una imagen de chofer diferenciada por género, lo que resulta es muy diferente.

La imagen de un *hombre chofer*, desde la perspectiva tanto de las conductoras como de los mismos conductores, tiene las siguientes características: no saber manejar bien (saltarse los altos en el semáforo y faltar a los reglamentos), ser desesperado, ser “cafre”, ser grosero, etc.

En contraste con una imagen de *mujer chofer* a la que resaltan aspectos como ser paciente, ser responsable, ser amable, tener la unidad limpia y cuidada. “...Las mujeres somos más pacientes y los hombres se alteran y empiezan a ser

³⁵ Esta palabra tampoco es utilizada en el espacio estudiado, ni durante las entrevistas, ni durante las observaciones, no se encuentra en el ambiente como tal, pero se utiliza *la chofer*, con el artículo en femenino. *Choferesa* se deriva de chofer (palabra de origen francés *chauffeur* que significa ‘fogonero de una locomotora’), como vampiresa de vampiro, significa “Mujer que, por oficio, conduce un automóvil” según la RAE. Definición obtenida de: <http://dle.rae.es/?id=8xLubDq>

groseros y así [...] son más desesperados” (G-T, conductora de radiotaxi). En la observación surgió que sí, la mayoría de las conductoras creen en esa imagen y la reproducen, aunque hay excepciones.

Estas imágenes se generan como opuestas, a partir de una representación del género se estructura una relación antagónica de cómo se desempeña un hombre y una mujer en el mismo trabajo, en ocasiones la creencia en ese deber ser determina las prácticas que llevan a cabo en su trabajo.

Pero hay otro lado de la imagen de la *mujer chofer* que surge durante las entrevistas en la que se encuentran cosas como “no tienen la capacidad”, “no saben manejar”. Es parte de una imagen negativa de la mujer que maneja, a la que constantemente se confrontaron las entrevistadas, sobre todo, al momento de ingresar al empleo.

“Nada más ven que es una mujer que va a pedir trabajo y se hacen los occisos, hacen como que no, como que no te ven. ¿Por qué? Porque eres mujer. Pero si llega un hombre: «¡Ay, que pásate!» Y a veces, a mí me ha tocado ver que les queda... para mí digo: «¡ándale para que se les quite!» Porque les queda como, haz de cuenta que le dan el trabajo al hombre y el hombre le chocó el carro y se lo dejó por allá o no le pagó la cuenta, o es irresponsable, me ha tocado verlo. Y, mas, sin embargo, cuando es mujer no. Y así para que vean, pues, la diferencia...” (G-T, conductora de radiotaxi).

Ya se ha hablado de esta construcción sociocultural que cuestiona la capacidad de la mujer para ejercer trabajos considerados masculinos, pero el comentario anterior es un buen ejemplo de cómo las relaciones sociales de sexo en el trabajo dejan entrever las relaciones de poder ejercidas entre los y las actoras sociales. Lleva a edificar una organización laboral en la que las mujeres que van a pedir trabajo no se ven.

Cabe resaltar, que entre los hombres que fueron entrevistados y los comentarios durante las observaciones, surge la imagen de la *mujer chofer* como una madre soltera que se ve obligada a trabajar para mantener a sus hijos. Esta

imagen pasó por un proceso de *objetivación*, los choferes al ver a las choferesas como algo extraño en su ambiente, recurrieron a la *construcción selectiva* filtrando la información con sus valores para que encaje en su representación.

El atributo de *soltera* le daba la capacidad de andar en espacios masculinizados sin que un hombre, el esposo “celoso” (que más era descrito como un dueño que como un esposo), se lo prohibiera. Y la *obligación* de mantener a sus hijos era la justificación que ellos daban a su permanencia en el empleo.

Esta formulación ante la presencia de las mujeres se reorganizó en la *esquemización estructurante*, naturalizándose como una imagen icónica concreta a la que recurren cuando necesitan explicar la presencia de mujeres en un espacio que consideran masculino. De esta manera no entran en conflicto con el fenómeno y puede formar parte de la realidad.

Dentro de esta imagen el conductor de radiotaxi HH-T da una explicación sobre las choferesas en su espacio laboral diciendo que las mujeres eligen entrar a trabajar en taxis porque allí pueden establecer sus propios horarios (ya que se perciben como sus propios jefes) lo que les permite cuidar de sus hijos.

3.2.3. Otras imágenes que aparecen en el discurso

A lo largo del discurso de los/as conductores/as del transporte público se hace evidente la aplicación de otras imágenes que funcionan como estereotipos al momento de construir la representación social del trabajo femenino. Estos son modelos de los cuales se busca su repetición, de manera que se utilizan como instrumentos para moldear el fenómeno según lo establecido socialmente.

En el *Diagrama 4* se muestran tres de estas imágenes, el estereotipo de mujer tradicional, la imagen del trabajador ideal y la imagen de la mujer que trabaja. Estas pueden provenir de otras representaciones sociales que se engarzan con la representación social del trabajo, como la de género, pero para este análisis se retoman las imágenes que aparecen en las narraciones e influyen en las prácticas.

El estereotipo de mujer tradicional consta de una organización de significados e imágenes que a lo largo de la historia se han ido estructurando, funciona como un modelo rápido de cómo debe ser el mundo, las características que reúne son el de una mujer casada, con hijos, sumisa, que permanece dentro de casa realizando actividades domésticas y cuidando tiempo completo de los demás, es decir, que cumple con el rol reproductivo.

Cuando una mujer ingresa a un espacio-trabajo masculinizado, como es el de los transportes, se recurre a este estereotipo para argumentar que está “fuera de su lugar”, el trabajar dentro o fuera de la casa parece representar esferas de conocimiento diferentes. Como se puede observar en el caso de G-T conductora de radiotaxi quien fue puesta a prueba por su patrón quien dudaba de su capacidad para el trabajo por ser mujer (el fragmento de entrevista se puede consultar en las páginas 132-133).

Como se le adjudicó un espacio a cada género, las mujeres que “salen” a trabajar deben manejar ambas esferas de conocimiento, mientras que los hombres al “permanecer en su lugar” no participan de la esfera doméstica, a menos que sea necesario.

“...Esa ocasión el señor me dijo: «—¿Qué hace usted aquí?!» Pero bien, bien feo ¿no? Yo todavía bien ignorante: «—¿Perdón? —Que ¿Qué hace usted aquí? —Pues, trabajando». Dice: «—Usted debería estar en su casa lavando platos, haciendo de comer, barriendo... —A discúlpeme señor, pero también lo sé hacer». Dice: «—Este trabajo es de hombres, —¿Por qué señor? ¿Por qué usted lo ha etiquetado así, o la sociedad? No, el trabajo es para quien realmente lo quiere hacer». ¿Sí? ¿Cuántos hombres hay que son cocineros? y se supone que la cocina es de mujer, estilistas, sastres, ¿Sí?, reposteros, pasteleros, jardineros, se supone que las plantas es para las mujeres, o sea por qué ahí no se etiqueta y en cambio a uno de mujer sí lo critican, lo clásico: «Mmm... tenía que ser vieja» ...” (G-M1, conductora de combi).

La no participación de los hombres en las actividades domésticas las encontramos en las narraciones de las mujeres:

“...ellos ya na’más hacen su trabajito y llegan a su casa y ya, y en cambio nosotros no, tenemos que trabajar, tenemos que llegar al hogar, a la casa a hacer comida, este, lavar, hacer aseo de casa y no paramos. Porque ni en la noche, ya sólo cuando nos vamos a, pues, a descansar, a dormir; y los hombres no, los hombres ya nada más con trabajar y ya porque... muchos y muchos no, pero, la mayoría no te quieren ni levantar el plato donde comen, ¿no?, yo es mi opinión, no sé” (G-G2, conductora de combi).

Porque en las narraciones de ellos si participan, “hacen su parte” o “ayudan”, aunque parece que sienten la necesidad de justificarlo, por ejemplo, con la enfermedad de la esposa, un divorcio, o para que no se le cargue el trabajo a la esposa. Lo que muestra que no lo sienten como una responsabilidad propia.

De la misma manera, como no se espera que una mujer domine los conocimientos para desempeñarse en un trabajo fuera de casa, no se espera que pueda manejar un vehículo que transita por la ciudad, ya que el estereotipo de género marca capacidades distintas a las que se requieren.

Cuando estos modelos rápidos de conocimiento sobre el mundo se ven alterados, algunas personas pueden reaccionar de forma agresiva, en un juego de poder que busca retomar un orden social esperado, para reducir la incertidumbre, como se ve en el anterior fragmento de la entrevista a G-M1 conductora de combi. El no adecuarse al rol tradicional puede ser sancionado con etiquetas como “tonta”, “inmadura”, “egoísta”, entre muchas otras.

Otra imagen que aparece es la del trabajador ideal (véase *Diagrama 4*) que es una persona joven, que tiene buen rendimiento físico y mental, que además es una persona que se ha preparado con estudios o que posee experiencia (esto se podría contradecir con la juventud), que administra bien su dinero, pensando en el futuro. Esta imagen se relaciona con *el chofer ideal*, pero hay una diferencia de niveles, ya que la del chofer se encuentra a nivel de la práctica social y la del trabajador trata sobre las expectativas (un nivel más imaginario).

Diagrama 4. Otras imágenes que influyen en la representación



Fuente: Elaboración propia a partir de la información de trabajo de campo.

Las características de esta forma icónica pueden ser contradictorias en la realidad, pero es parte de una imagen con la que se miden los/as trabajadores/as, lo cual genera incertidumbre y en algunos casos un poco de desesperación al notar que, aunque la experiencia aumenta, la juventud y el rendimiento disminuyen, aunado a que el generar un patrimonio les lleva años de trabajo.

Una última imagen es una construcción sobre la mujer que trabaja, ésta se relaciona con el estereotipo tradicional de mujer y con la imagen del trabajador ideal (que incluye la característica de ser hombre). Estas imágenes influyen en el cómo debe comportarse en su empleo y con los otros en el espacio laboral, día con día.

En lo que corresponde al estereotipo tradicional de mujer las choferesas en el transporte público de pasajeros se enfrenta a lo que otros esperan de ellas y a lo que esperan de sí mismas por ser mujeres en el trabajo. En ocasiones se cuestionan el rol tradicional cuando lo ven como limitante, pero en otras retoman comportamientos e ideas que provienen de él porque lo ven como “natural”.

Uno de los ejemplos más claros fue el caso de G-T conductora de radiotaxi quien cuestionó el estereotipo tradicional cuando se dudó de su capacidad para trabajar, pero se apropió del mismo cuando argumentó que sus compañeros le ayudan a cambiar la llanta ponchada porque la mecánica no “se nos da” a las mujeres.

En el otro caso, las conductoras se apropian de la imagen de un trabajador ideal que es construida en un espacio masculinizado, la cual marca las expectativas de lo que deben esperar de su trabajo. Al momento de las entrevistas ellas contaban con mucha experiencia laboral, de 10 hasta 22 años, pero mientras la experiencia de sus compañeros es reconocida algunas de ellas se encuentran en una lucha por mantener un lugar en el trabajo y persuadir de su capacidad para realizarlo. Este conflicto por el espacio de trabajo es cada vez menos frecuente cuando las personas del entorno se acostumbran a ellas.

Ambos géneros comparten la idea de que el rendimiento físico y mental disminuye con la edad. Lo que más que exaltar la percepción de que los trabajadores jóvenes tienen un valor agregado para la organización, exalta la sensación de que no les queda mucho tiempo para crear un patrimonio antes de no poder trabajar más. Esto puede evocar frustración y preocupación por una buena administración de sus ganancias.

Además de lo anterior, la de imagen la mujer que trabaja tiene dos polos donde las mismas características pueden ser negativas o positivas. Por ejemplo, las conductoras del transporte público, por un lado, se sienten satisfechas con poder tomar decisiones en su vida, con disponer de su propio tiempo, de ser autónomas e independientes financieramente (o tener su propio dinero).

Pero, al mismo tiempo y según los discursos que escuchan de los otros, pueden pensar o escuchar que son “amargadas” por no hacer lo que otros esperan de ellas, que son “envidiosas” por pensar en sí mismas, o “egoístas” por ocupar en su trabajo tiempo que podrían dedicar al cuidado de los otros.

En seguida, se aborda el tema de las condiciones laborales según la manera como las perciben las conductoras y los conductores.

3.3. DIMENSIÓN DE ANÁLISIS: PERCEPCIÓN DE LAS CONDICIONES DE TRABAJO

En la última dimensión de análisis a revisar describimos *cómo son percibidas las condiciones de trabajo* diferenciadas entre géneros y grupo social al que pertenecen. Debido a que a través de la representación sólo se pueden conocer las condiciones laborales como son percibidas por los trabajadores y las trabajadoras, no se encuentra en los objetivos conocer las condiciones reales. Además, no se encontraron documentos oficiales que avalaran las condiciones laborales reales en las que trabajan.

Las condiciones de trabajo son aquellas características que están involucradas en la realización de un trabajo que afectan directamente al trabajador (Abrajan, Contreras y Montoya, 2009) como son, por ejemplo, el ingreso y forma de pago, el tiempo (tipo de jornada, horario y descansos), prestaciones, capacitación, oportunidades de desarrollo, seguridad y limpieza, carga de trabajo, etc. A estas condiciones se suman los cambios recientes del trabajo como la flexibilización del empleo, la intensificación del trabajo, la incorporación de la mujer, la innovación tecnológica, entre otros (Gómez, 2007).

El análisis de las condiciones laborales y su percepción se hizo en torno a ocho categorías, entre ellas, el conocer cómo se insertaron al trabajo, sus salarios, prestaciones laborales, participación en toma de decisiones, relaciones sociales con sus compañeros(as) de trabajo, etc.

3.3.1. Condiciones de inserción al mercado laboral

En la información sobre la inserción de los/as conductores/as del transporte público en el mercado laboral se encuentra que ingresan al empleo a través de redes familiares y sociales ya que el padre, el hermano, el esposo, etc. eran dueños de taxis o concesiones y trabajaban en el transporte público.

“...siempre me llamó la atención manejar, siempre me llamó la atención ser chofer, pero a lo mejor porque mi padre fue taxista y mi marido fue operador de

autobuses, pero de cierta manera yo siempre tenía la inquietud de trabajar en esto” (Y-T, conductora de radiotaxi).

Sin embargo, en el caso de las conductoras, a pesar de que poseen estos vínculos no es por ellos que han entrado en contacto con las actividades y el requerimiento de choferes, sino por las condiciones familiares y económicas que las “obligaron”. En algunos casos ni siquiera lo perciben como una “obligación” sino como algo que surge y que hacen para sacar adelante a la familia, tal y como lo expresó G-M1 conductora de combi quien relató cómo, ante la enfermedad del padre y la pérdida del patrimonio familiar, tuvo que entrarle a lo que le era conocido, es decir, el ser chofer de combi.

Es importante resaltar que la principal distinción entre los géneros se advierte en los obstáculos que se enfrentan al ingresar en dicho empleo. De manera desigual a los hombres, las mujeres llegan a tener diferentes contrariedades al momento de laborar, por ejemplo, problemas con los pasajeros que esperan que sea un hombre el que maneje. Como ejemplo de esta situación está el fragmento de entrevista de la conductora de combi G-M1 (se puede consultar en la página 126) que fue confrontada por un usuario al descubrir que se trataba de una mujer.

Otro inconveniente se encuentra al atender tanto a la familia como al trabajo. Ya que las trabajadoras se enfrentan a una doble jornada (tema que se revisa más adelante) y se hacen cargo del cuidado de los hijos, de aquí la importancia del ciclo de vida de la mujer que trabaja. Algunas de las entrevistadas comenzaron en el trabajo de choferesas cuando sus hijos eran pequeños como es el caso de la conductora de radiotaxi Y-T (el fragmento de entrevista se puede revisar en la página 119) quien se vio en la necesidad de crear una estrategia para trabajar y cuidar a su hija al mismo tiempo.

Y, por último, dificultades con los jefes que ponen a prueba sus capacidades antes de permitirles laborar:

“Pues, al principio sí [tuvo dificultades]. Porque me preguntaban que si sabía

manejar. De hecho, el dueño, ahí, del radio taxi, me trajo como, haz de cuenta, como a prueba, como 3 días. Este, andaba yo en un carro de él que era taxi y lo andaba moviendo a él: «Ay, que para acá, que llévame acá». Y así. Y este... Y como que me trajo a prueba. Y como que decía: «bueno, este, es mujer y...» Como que no se sentía, pues, con la confianza de soltarme un carro y ya en el lapso de los tres día fue que, que vio, este, pues, mi trabajo, como lo desempeñaba, pues, el trabajo del manejo en el tráfico y todo eso y ya fue que me dio el carro a trabajar [...] Para ellos, sienten que uno no tiene la capacidad de afrontar ese trabajo, en cuestión de que, pues me imagino que, desconfianza, piensan que no sabe uno manejar o que... Yo me imagino que todo eso fue. Porque, sí, yo veía que llegaban hombres a pedir trabajo y luego, luego: «no que sí», luego, luego les soltaban el carro y a mí no, a mí me trajo a prueba como tres días” (G-T, conductora de radiotaxi).

Se ha tratado ya en las dimensiones de análisis anteriores el tema sobre el constructo sociocultural de género que históricamente ha marcado espacios y actividades diferenciadas para hombres y para mujeres. Y cómo esta construcción determina las relaciones sociales de sexo que revelan una lucha de poder dentro del espacio laboral.

3.3.2. Salario y prestaciones

En el empleo de operador/a del transporte público de pasajeros no se tienen contratos, ni prestaciones de ningún tipo. Situación ante la cual los/as conductores/as de radiotaxi son más indiferentes, ya que están cómodos con lo que ganan y consideran que pueden pagarse ellos mismos el seguro, si así lo desean.

Mientras los/as conductores/as de combi se ven obligados a participar en sindicatos y organizaciones donde hacen cooperaciones para apoyarse entre ellos cuando alguien tiene algún accidente o enfermedad que lo requiera. Estas organizaciones también promueven que cada uno se pague su seguro.

Por otro lado, aunque en general no respondieron a la pregunta de cuánto ganaban (es posible que la ausencia de esta respuesta se deba al ambiente de

inseguridad en el estado), el salario es considerado entre los choferes y choferesas como suficiente para cubrir sus necesidades y las de su familia.

En este caso, los concesionarios (que también son los patrones de los choferes/as) mencionaron que como chofer del transporte público se gana más que sólo lo suficiente, “se gana bien, si no, todos ellos no estarían aquí” mencionó MP-M1 concesionario y conductor de combi sobre los choferes sin unidad que esperaban se abriera un espacio para trabajar.

Sobre este conflicto entre concesionario y chofer por el salario, un fragmento de entrevista no estructurada que surgió durante un recorrido, en periodo vacacional de la universidad, hay que recordar que muchos de los usuarios de combis son los estudiantes por lo tanto si son vacaciones es temporada baja para los choferes:

“Lo difícil en este trabajo es el sueldo que es muy variable. Así como a veces se gana, otras veces no sale nada. Hay algunos que ponen de su bolsa. Yo no, no voy a pagar por trabajar. Yo le digo al patrón: —‘Toma eso salió’. Él dice: —‘¿Y lo demás? ¿Te lo pongo a cuenta?’. Yo le digo: —‘Eso salió. ¿De dónde quieres que te pague? Yo tengo que alimentar a mi familia’. Como hoy [domingo, el día que menos gente hay] que van cinco [usuarios] para allá [en una dirección de la ruta] y vienen 7 para acá [en la otra dirección]. Pues no sale nada. ¿De dónde saco para los chiles?” (Sr. M, conductor de combi).

3.3.3. Participación en toma de decisiones y sindicatos

El operador y las operadoras de radiotaxi entrevistadas no pertenecen a ningún sindicato, en algunas ocasiones desconocían si existían tales organizaciones. La idea de que son sus propios patrones les brinda también una ideología un poco más individualista, son responsables de cuánto ganan y de arreglar sus propios asuntos, toman sus propias decisiones, siguen el razonamiento de que no necesitan más colectividades que les apoyen, a excepción de la organización de radiotaxi.

Mientras los y las operadoras de combi participan en sindicatos casi

obligadamente, pero su percepción de tales organizaciones es negativa, los consideran corruptos y se sienten utilizados para fines políticos. Algunos de los/as conductores/as que se afilian a los sindicatos participan con la intención de obtener una concesión del transporte público y en este caso sí hay diferencia entre géneros, ya que a las mujeres les ponen más trabas para la obtención de las concesiones, aquí aparece el llamado *techo de cristal*.

En este caso las conductoras de combi G-M1 y G-G2 han participado en sindicatos desde hace 22 años cuando ingresaron y no se les ha otorgado la concesión. La conductora G-M1 incluso llegó a recibir un reconocimiento por parte de la COCOTRA por su trayectoria laboral como choferesa y el apoyo del titular de dicha institución, sin embargo, los líderes del sindicato se negaron a darle la concesión. Los dos choferes de combi entrevistados que sí tienen concesión son MP-M1 y EA-C1 quienes llevan aproximadamente 30 años trabajando como choferes.

En cuanto a la toma de decisiones, las operadoras de radiotaxi se perciben libres de tomar sus propias decisiones sobre cómo desempeñar su trabajo. En contraste con las/os operadoras/es de combi que sienten la presión de cumplir con los tiempos en cada vuelta, de un reglamento estricto y unos horarios de gran carga de trabajo (un ejemplo de esto en el apartado 3.3.6).



Fuente: Elaboración propia a partir del trabajo de campo.

Además, una sensación común entre los choferes y las choferesas de combi es que llegan a sentirse utilizados/as por los dueños de concesiones quienes según perciben se llevan toda la ganancia. Esto es opuesto a la

percepción de los concesionarios quienes argumentan que los choferes se llevan la mayor parte.

3.3.4. Relaciones sociales de género en el trabajo

En general hubo un primer momento en las entrevistas de las conductoras del transporte donde ellas consideraban que “se llevan bien” con sus compañeros. Pero, al avanzar y profundizar en los discursos se van encontrando matices, uno de los que más atrae la atención de las mujeres entrevistadas es el uso del lenguaje de sus compañeros, esto es importante en la formación de vínculos sociales en el trabajo del transporte y en la manera como se apropian del espacio, ya que no emplean la misma jerga que ellos.

Los varones que laboran en el transporte utilizan un lenguaje impregnado de “albur” y esto genera un inconveniente en la convivencia entre hombres y mujeres, debido a que esta forma de hablar es percibida como “inapropiada” para ellas. Por lo que las operadoras manifiestan incomodidad ante esta manera de expresarse y se ven en la necesidad de exigir respeto y marcar los límites de la relación con sus compañeros, en algunos casos incluso se retraen del grupo.

Pero este “marcar límites” en la convivencia con sus compañeros es más complejo de lo que parece, porque los límites también son influidos por los estereotipos de género. Ellas exigen respeto para que no parezca que “quieren otra cosa”, como lo expresa el siguiente comentario:

“...hacemos bonito equipo y siempre me ha gustado así a mí convivir sanamente con ellos. Y les digo yo sanamente, porque yo siempre he marcado un alto y les he dicho una cosa es la amistad y otra cosa es lo que ustedes ya estén pensando. Este. Porque hay muchos que, porque tú les brindas una amistad o porque tú seas amable con ellos, ellos ya piensan que quieres otra cosa. Tonces, yo siempre he tratado de poner, este, mis límites y hasta dónde los dejo yo llegar. A mí no me gusta llevarme con groserías, ni faltarles al respeto, para que a mí no me lo falten tampoco...” (Y-T, conductora de radiotaxi).

Debe tomarse en cuenta que los choferes utilizan los momentos de

convivencia entre ellos como una estrategia para calmar el estrés constante que enfrentan en el trabajo. Son momentos significativos del trabajo, donde se recrea la identidad masculina, por lo que las choferesas por lo regular quedan excluidas de estas actividades.

En ocasiones esto se utiliza de excusa para no permitirles el acceso a este trabajo. Ya que se piensa entre los hombres que si ellas entran el ambiente tendría que cambiar. Ésta es también una de las razones por las que se considera que no es un trabajo para mujeres, ya que según algunos de ellos el resto lo pueden hacer igual.

En otro aspecto, cuando los choferes entran en conflicto, por ejemplo, las ocasiones en que se rebasan y “se roban el pasaje”, los varones pueden llegar a soluciones violentas entre ellos. Pero cuando el problema es con una mujer la violencia está mal vista, por lo que la solución requiere de otras estrategias. En el siguiente fragmento un chofer expresa su opinión al respecto:

“No puede ser lo mismo, ya cuando te agarras con un hombre, total, vamos a darnos unos golpes, pero con una mujer cómo...La llevas de perder por donde quiera que la veas. A lo mejor ella te puede dar una cachetada, pero a ver tú suéltasela, te vas al bote...” (GM-C1, conductor de combi).

Un ejemplo del robo de pasajes de un conductor a una conductora lo describe G-G2 en su narración que se puede consultar en las páginas 110-111. En general, ellas recurren al jefe inmediato para que resuelva el problema, lo que lleva a que en algunos de los casos entre los hombres se propague el rumor de que las mujeres son “boconas” y “quejumbrosas” por involucrar a la autoridad y recurrir al reglamento.

El *checador* y conductor OO-G2, dice que las mujeres son muy “quejumbrosas” y opina que por eso no deberían trabajar como choferesas. Relata que en su base de combis trabajaban dos mujeres, pero corrieron a una de ellas porque frecuentemente llevaba quejas a los patrones sobre sus compañeros. Y, se muestra inconforme ante la permanencia de la choferesa que no ha sido

despedida.

Otro ejemplo de relaciones sociales de género que son conflictivas en el espacio de trabajo se puede advertir en la opinión de un chofer sobre su compañera de trabajo, el siguiente fragmento forma parte de una entrevista no estructurada que surgió espontáneamente durante un recorrido de combi:

“[La choferesa en cuestión] está aquí nomás porque maneja una combi del sindicato, está bien relacionada en el sindicato y de allá la defienden, pero si no, ya la habrían corrido. Tiene muchas quejas de los usuarios. Es que es una mujer muy déspota, piensa que porque es mujer se tiene que hacer lo que ella diga. Aquí cuando está no sale de su combi, no es muy sociable, no le gusta hablar con los demás, al principio no era así...” (Sr. M, conductor de combi).

Estos conflictos muestran las relaciones de poder entre los géneros que día a día se desenvuelven en algunos de los espacios de trabajo, situaciones que se dan en un espacio masculinizado donde está mal visto que una mujer tome un lugar allí, se defienda activamente o les diga a sus compañeros qué hacer.

Pero hay otras situaciones, cuando entre los mismos varones se extiende la idea de que deben proteger a las mujeres (lo que las coloca en una posición de débiles o faltas de capacidad en relación con sus compañeros), por lo que es común que en ocasiones las “apoyen” cuando el carro tiene alguna falla mecánica, se poncha una llanta o cuando desconocen la ubicación a la que deben llevar al cliente, y es habitual que las cuiden cuando se encuentran en lugares peligrosos. Entre las conductoras estas actitudes de sus compañeros están bien vistas.

Una circunstancia más que describe las relaciones sociales de género que se pueden dar dentro del espacio laboral del transporte público es el relato de HH-T conductor de radiotaxi, quien cuenta que en más de una ocasión han tenido que apoyar a una choferesa que se ha enfrentado violentamente de forma física a usuarios u otros conductores que le faltan al respeto.

3.3.5. Condiciones de higiene y seguridad

En cuanto a los riesgos que se perciben, son asaltos y accidentes los más comunes, pero también problemas de salud como enfermedades del riñón y obesidad. Cada chofer se encarga de mantener limpia su unidad de trabajo, el acceso a sanitarios se encuentra en la base para las combis y en las gasolineras para los taxistas (algunos van a sus casas). Las unidades cuentan con seguro y también los usuarios en caso de accidente, no así para choferes. No se percibe diferencia en las condiciones de higiene y seguridad (o en la falta de) para hombres y mujeres.

Sin embargo, aunque los riesgos que conlleva el conducir un vehículo en el transporte público son los mismos para ambos sexos, se considera que las mujeres *no deben* exponerse a tales peligros. Esto se puede ver en los comentarios de los familiares de las conductoras que están desacuerdo, por ejemplo, "...se opusieron, mi papá, mi esposo y mis hijos un poquito, pero no mucho [...] que no estaba bien que porque era mucho peligro para mi andar en el taxi" (G-T, conductora de radiotaxi).

También se observa en comentarios de los usuarios que las llaman "valientes" por ser choferesas y en los cuidados que los compañeros varones tienen cuando ven que los riesgos aumentan, por ejemplo, al no enviar a las taxistas a colonias consideradas peligrosas o no pedirles que cubran horarios nocturnos. Esto establece una posible relación entre el trabajo que se considera peligroso y el trabajo que se piensa como *de hombres*.

3.3.6. Horario de trabajo

Los horarios de trabajo son muy flexibles en el transporte público de pasajeros. Para el sitio de taxis que se investigó hay horario de entrada, pero cuánto tiempo se trabaja con radio o libre es decisión del chofer. En ocasiones deben cubrir un horario nocturno, sin embargo, las mujeres no trabajaban en la noche "porque es peligroso", a veces ese turno lo cubre un familiar varón. Un chofer-concesionario que ha fundado algunos sitios de taxi, comenta sobre el tema:

“No, [que las mujeres participen como conductoras] tiene puro en contra. Allá, por ejemplo, en los taxis les poníamos un tope [límite de horario, para que no trabajen de noche] y de todos modos trayéndolas *checadas*, porque ahorita como está la situación [de violencia y robos] ...” (EA-C1, concesionario y conductor de combi).

Para las combis la decisión sobre los horarios depende del dueño de la concesión, en general se trabaja por pares alternándose entre turno matutino y vespertino (cada turno dura 8 horas) o un día sí y otro no, si no se tiene compañero de respaldo se trabajan ambos turnos (aproximadamente 16 horas).

Ejemplo de sobrecarga horaria de trabajo es el de la conductora de combi G-M1, quien fue entrevistada en un recorrido porque debía trabajar ambos turnos, 16 horas cada día excepto el domingo porque lo negoció con su patrón. Era la responsable³⁶ de la combi (como la mano derecha del patrón), los otros choferes que contrate le entregan las cuentas a ella (su patrón estaba fuera de la ciudad). Pero, era temporada baja (vacacional en las escuelas) y había escasez de choferes. Y como responsable debía cargar con el trabajo completo, hasta encontrar un chofer para alternar turnos.

3.3.7. Condición de doble jornada y condición de suelo pegajoso

Como es de esperarse, en el grupo de hombres las condiciones de doble jornada y suelo pegajoso no se presentan como en el grupo de mujeres. En ocasiones ellos expresan que cooperan y cumplen con su parte en las tareas domésticas, pero no participan de la organización y la responsabilidad sobre las mismas. Su foco central y su tiempo están orientados hacia el trabajo extra-doméstico (por lo que se analizará con más detalle el grupo de mujeres). Algunos de ellos expresan culpa al descuidar a su familia por el trabajo:

“... Yo muchos años me dediqué al trabajo y descuidé a la familia. Y ahorita que me está dando la oportunidad de volver a rehacer la vida [a partir de la enfermedad de su esposa], me dedico tiempo completo a cuidar a mi esposa y a

³⁶ El ser la responsable de la combi, la colocaba en una posición jerárquica entre el patrón y los choferes, por lo que a pesar de la excesiva carga de trabajo que tenía en ese momento ella lo percibía como un privilegio.

mi hijo. Y hacer actividades que nunca hacia [como las actividades domésticas y recreativas]...” (HH-T, conductor de radiotaxi).

Por otro lado, todas las mujeres entrevistadas se apropian de las esferas doméstica y familiar como si fuera responsabilidad únicamente de ellas. Al volver sobre la *Tabla 2*, es posible darse cuenta que hay variedad de situaciones que condicionan las vivencias sobre la doble jornada y el suelo pegajoso, entre las cuales hay aspectos como ser solteras o casadas, tener hijos o no, el ciclo de vida en el que se encuentran, y la organización familiar.

De los anteriores el aspecto que parecía más significativo para estas mujeres era el tener hijos o no, así que a partir de esto se divide el análisis a continuación. Primero, entre las que no tienen hijos están una mujer soltera y otra divorciada, ambas recalcan la sensación de libertad que obtienen a partir del trabajo y el dedicarse a ellas mismas como una forma de vida que les agrada. El trabajo ha tenido un papel central a lo largo de sus vidas y sus objetivos se determinan por los alcances y movilidad que tienen en él.

Parecieran inicialmente condiciones similares a las de los hombres, pero hay que recordar que en los antecedentes (páginas 6 y 7) se habla de estadísticas que muestran que independientemente del estado civil, edad, ocupación, etc., las mujeres dedican más horas que los hombres a trabajar debido a las actividades domésticas. Esto indica que, aún si se trata de personas solteras y sin hijos, las féminas se responsabilizan de sus requerimientos domésticos y extra-domésticos, mientras que los varones se ven en la posibilidad de delegar la responsabilidad doméstica.

De lo anterior se puede decir que sí existe la condición de doble jornada entre las mujeres solteras y sin hijos (aunque como se verá más adelante es más laxa que en el otro grupo de mujeres). Sin embargo, no está presente en ellas la condición de suelo pegajoso, ya que se orientan al crecimiento en su trabajo y los límites están dentro de la organización. Aunque se puede mencionar que, a nivel imaginativo, una de ellas pone en contraste la posibilidad de tener hijos con el

tiempo que dedica a su trabajo (esto no afecta en la práctica cotidiana, pero sí en la construcción de significados sobre su trabajo).

En el grupo de mujeres con hijos, dos son divorciadas y una es casada, sus hijas e hijos ya son adultos por lo que la organización familiar en las tareas domésticas les permite no dedicar tanto tiempo a éstas, aunque son las responsables de la organización. Si tienen hijas la responsabilidad se delega a ellas y si tienen hijos casados se delega a las nueras, así las responsabilidades de la esfera doméstica son traspasadas entre las féminas de la familia.

Por el ciclo de vida en el que se encuentran, siendo madres de hijas e hijos adultos, las condiciones de doble jornada y suelo pegajoso son menos intensas en comparación con las madres de hijos pequeños, según su propia experiencia. Estas mujeres hablan de dedicarse más a su trabajo, adquirir unidades propias y contratar choferes, como sus nuevas metas de vida. Pero hay una excepción, la mujer casada (la única con este estado civil de las cinco), en ella el apego a un rol tradicional es un poco más notorio, ella prefiere permanecer como chofer de radiotaxi y así dedicar tiempo a su familia.

Ya se mostró que la condición de la doble jornada sin duda está presente entre las trabajadoras del transporte público de pasajeros. El siguiente fragmento de entrevista muestra el estrés al que llegan a enfrentarse:

“Muchas entran pensando que es fácil, pero no es fácil, porque tienes...Esto no es cansado físicamente, este trabajo no te cansa físicamente, te cansa mentalmente porque tienes que estar alerta en todo, entonces aquí lo más que utilizas es el cerebro y llegas a tu casa y encuentras, este, no sé, problemas, de la escuela, de la casa, de la comida, de los vestidos, de los uniformes, de las juntas, se te pone la cabeza así (coloca sus manos a la altura de su cabeza), y es donde dices: ¡no aguanto!” (Y-T, conductora de radiotaxi).

Al preguntar sobre cómo lo manejan las respuestas son, por ejemplo, “uno se acostumbra a todo”, expresando una asimilación del exceso de trabajo, para lo cual crean diferentes estrategias. Pero, también expresan la dificultad para

lidiar con esta sobrecarga y la sensación de injusticia ante la posición de los varones:

“... yo tengo que hacer comida y la ropa, y el quehacer. Y los hombres no, los hombres no más llegan y les sirve su esposa de comer, comen y se acuestan a descansar. Y nunca hacen lo mismo que con nosotros [las mujeres], que estás pensando: ¡Ay mi hijo! o ¡mi hija que ocupa esto...! o ¡que le tengo que ayudar con la tarea al niño! Esta... tiene uno mucho más obligaciones” (G-T, conductora de radiotaxi).

Para terminar con la percepción de las condiciones del trabajo entre los y las operadoras del transporte público de pasajeros se examina a continuación la segregación vertical y horizontal en el trabajo.

3.3.8. Segregación horizontal y vertical de los y las trabajadoras del transporte público

En organizaciones que históricamente han sido edificadas por hombres y para hombres (Vázquez y Urbiola, 2014), como es el caso de las organizaciones de transporte que fueron estudiadas aquí (Taxi Tour, combi Morada 1, combi Guinda 2, y combi Coral), el ingreso de las mujeres se va segregado primero de forma horizontal. Por ejemplo, en la agrupación de radiotaxis la mayoría de ellas entran como operadoras de radio y teléfono.

Pero, también en el gremio de combis ocurre este hecho, ya que más mujeres entran como *checadoras*. Estos puestos (tanto el de operadora de radio y teléfono como el de *checadora*) tienen en común que deben mantener la comunicación constante para así administrar la ubicación de cada unidad, trabajo que se realiza en su mayoría dentro de una habitación, ahí es donde las mujeres son permitidas.

Por otro lado, aquellas mujeres que ingresan y permanecen como operadoras del transporte, deben adaptarse a la jerarquía y a los símbolos, como el lenguaje propio de los operadores de transporte público, pero encuentran dificultades para encajar porque ingresan a un campo laboral pensado para

hombres, donde ellos ratifican constantemente su identidad masculina (Aguilar, 2003). Por lo que en algunos casos terminan segregándose e interactuando sólo lo necesario, en otros casos se integran con ciertos límites (como se revisó en el apartado 3.3.4).

En el caso de la segregación vertical, debido a que este espacio laboral tiene un orden dominado por hombres (ya que por muchos años sólo ellos participaban de este oficio), queda claro, sobre todo en las organizaciones de combis, que permitirle avanzar en la jerarquía a una mujer no está bien visto. Por lo que parece común que se les obstaculice a ellas la obtención de concesiones y puestos altos en sindicatos. Además, el apoyo que llegan a obtener de sus compañeros varones tiene más bien un tinte paternal (como se revisó en el apartado 3.3.5 y 3.3.6), pero no van dirigidos a apoyar su avance en la jerarquía.

Este tipo de obstáculos en el avance vertical de la jerarquía no es tan notorio en la organización de radiotaxis, que como ya se mencionó antes está más influido por el discurso neoliberal que les lleva a pensar que son libres en su crecimiento laboral, como una decisión propia que en cualquier momento se puede realizar. Expresan con facilidad "...sí, me gustaría ser dueña y ya ando en eso..." (Y-T, conductora de radiotaxi).

Pero las mujeres entrevistadas en esta investigación han participado por muchos años en estas organizaciones (de 10 a 22 años), por lo que el panorama es más complejo. Por ejemplo, las que tienen hijos comenzaron a laborar en este espacio-trabajo cuando ellos eran pequeños, por lo que la condición de suelo pegajoso (más sobre el tema en el apartado 3.3.7), al aferrarse al rol tradicional y sentirse culpables si no lo hacían o asimilarlo como un deber, estuvo muy presente en los primeros años de su trayectoria dentro de las agrupaciones donde laboran. Situación que volvía la doble o triple jornada como una vivencia muy estresante.

Sin embargo, en el momento de la investigación, las operadoras de transporte mencionadas ya no tenían hijos pequeños, algunas incluso estaban

divorciadas, por lo que volcaban su tiempo e interés sobre el trabajo que desempeñaban como choferes. Para ese momento ya no se percibía la condición de suelo pegajoso en ellas de manera tan marcada, era más bien algo muy sutil, si bien no inexistente. El apego a los roles tradicionales se desvanecía, ahora surgían ideas y objetivos claros sobre su avance en la jerarquía.

Podemos reconocer a lo largo del análisis un aspecto que se encuentra atravesado en las tres dimensiones examinadas aquí, el género. Al estar en un espacio-trabajo pensado para los hombres, las conductoras en el transporte público se encuentran constantemente en una encrucijada entre su trabajo y su familia, así también en el ser mujer en un espacio masculinizado. Para conciliar estas esferas se ven orilladas a crear estrategias o hacer negociaciones internas que les permitan mantenerse en el empleo sin dejar de lado su participación en la esfera familiar y doméstica.

CONCLUSIONES GENERALES

APORTES TEÓRICOS

La realidad social está en constante construcción, para no extraviarse en las diversas perspectivas que se pueden encontrar en ella, utilizamos las teorías. En este caso la teoría de representaciones sociales nos proporcionó herramientas para interpretar los discursos y las prácticas cotidianas. Nos permitió darnos cuenta de los diferentes sentidos que constituyen el trabajo al ser representado socialmente y la importancia que los trabajadores y las trabajadoras le dan a esta representación.

Pero también, permitió mostrar cómo las condiciones macrosociales influyen en los discursos, en las prácticas y en la forma de pensar el trabajo en la cotidianidad. Esto se advirtió así cuando las condiciones estructurales del país se vieron reflejadas en las vivencias de los/as operadores/as del transporte y la reproducción del discurso neoliberal en sus metas y expectativas. Generando la impresión de que se imponen en el pensamiento sobre el trabajo a la manera de las representaciones colectivas de Durkheim.

Pero, recordemos que la estructura de una representación social es tanto instituyente como instituida, por lo que está en constante cambio y esto se observó claramente con el choque que para muchos significó el ingreso de las primeras mujeres al empleo de operadoras del transporte público. Durante años se han estado modificando y adecuando las representaciones que se tenían del trabajo, creando escisiones y contradicciones que permitieron para muchos de los actores y actoras sociales crear justificaciones, explicaciones y reflexiones sobre lo que es el trabajo.

Por lo tanto, podemos decir que la realidad social del trabajo es compleja, cuando se encuentran contradicciones e incertidumbres sobre lo que debe ser, se recurre a los procesos de anclaje y objetivación que permiten acercar lo preexistente para dar explicación. En este caso los y las operadoras recurrieron a imágenes estereotípicas para hablar, explicar y justificar el *cómo debe ser* el

trabajo de hombres y el trabajo de mujeres. Pero debido a la multiplicidad de niveles que intervienen en una representación y a complejidad de la realidad, las imágenes a las que se recurre para explicar el fenómeno no necesariamente encajan con la práctica del día a día, con la empiria.

Claro que uno de los límites de la teoría es que no busca conocer la realidad concreta de lo que está sucediendo, sino la realidad social que es construida por los trabajadores y las trabajadoras, retomando sus experiencias, vivencias, opiniones y perspectivas sobre el trabajo. Se trata de dimensiones distintas y un ejemplo de esto se encuentra en los resultados dentro del apartado de condiciones laborales percibidas.

Por otro lado, como es palpable a lo largo de este escrito, ésta es una investigación atravesada en todo momento por el género. Al utilizar esta perspectiva como una categoría para analizar la situación del trabajo femenino en el transporte público se dejaron al descubierto las relaciones que se estaban formando entre hombres y mujeres dentro de este espacio laboral. Evidenciando las disyuntivas a las que las operadoras se enfrentaban entre las esferas doméstica-familiar y laboral. Y permitió exponer las relaciones de poder entre géneros al revelar el posicionamiento que los operadores del transporte adoptan ante las trabajadoras, al estar a favor o en contra, al verlas como seres inferiores que necesitan ser *cuidadas* o como una alteración del orden al pensar que están *fuera de su lugar*.

APORTES METODOLÓGICOS

Si bien el trabajo como fenómeno social se ve influido por las condiciones estructurales del país, existen vivencias subjetivas que nos muestran la conformación del trabajo como una experiencia cotidiana llena de situaciones e interacciones en las que se ven involucrados los actores y actrices sociales de esta investigación. Estas subjetividades sólo se pueden conocer a través de una perspectiva cualitativa.

Al ahondar en las vivencias (que, en este caso, un grupo de mujeres y hombres tienen sobre el trabajo) el investigador puede llegar a sentirse involucrado en demasía, perdiendo objetividad, para reducir estos sesgos se requirió del enfoque fenomenológico, a través del que la investigadora trató de abordar la realidad metodológicamente, reconociendo lo propio para distinguir lo que pertenecía a las realidades narradas sobre el fenómeno. En un constante alejarse y acercarse para centrarse y tomar perspectiva. A pesar de esto hay que reconocer que existen siempre ciertas limitantes para este método, pues después de todo somos personas investigando personas en una misma cultura.

Por otro lado, debemos recalcar que la teoría fundamentada no fue utilizada como metodología en este caso, pero sí se recuperaron algunas herramientas del método que nos fueron útiles para el ordenamiento y distribución de las categorías de significados, así como para identificar las relaciones existentes entre ellas. Esto fue posible gracias a que las herramientas elegidas eran compatibles con la teoría de representaciones sociales.

APORTES EMPÍRICOS

Recordemos que el objetivo general de la investigación fue: *Analizar, a través de la teoría de representaciones sociales, los significados e imágenes sobre el trabajo que las conductoras del transporte público de pasajeros en la ciudad de Morelia construyen bajo su percepción de las condiciones de trabajo y con las relaciones sociales que se forman entre compañeros/as, considerando la perspectiva de género ya que el transporte es un espacio-trabajo masculinizado.*

En vista de lo anterior encontramos que los principales significados anclados al trabajo se relacionan con pensar al trabajo como una forma de sobrevivir, idea que se relaciona con las condiciones estructurales del país, aunque esta última no aparece de forma explícita en las entrevistas, sino como algo que se sabe en tanto que compartimos la misma realidad. En el grupo de radiotaxis reproducen además el discurso neoliberal de que el individuo es quien decide en torno a su trabajo, por ejemplo, en términos de jornada laboral, de ser

“su propio dueño” y de a partir del trabajo decidir sobre su futuro y patrimonio.

Entre los resultados más importantes destaca cómo el género atraviesa la forma no sólo en que se relacionan varones y mujeres en el trabajo, sino también las representaciones que se hacen en torno al mismo. Estas diferencias, además del género, tienen que ver con el tipo de unidades que conducen pues las diferencias entre combis y radiotaxis son muy notorias en términos de condiciones laborales.

Otro hallazgo significativo está relacionado con la correlación entre la forma de percibir las motivaciones entre varones y mujeres. Los primeros perciben el trabajo como desagradable porque es una obligación, lo que los lleva a valorarlo como algo negativo y por tanto que tiene que ser remunerado, mientras que las mujeres encuentran en el trabajo agrado y su valoración es positiva, lo que las lleva a encontrar en la satisfacción personal su máxima recompensa.

Relacionado con el cumplimiento de los objetivos específicos podemos decir lo siguiente:

De acuerdo con el objetivo específico 1: *Describir los significados sobre el trabajo que construyen los conductores y las conductoras del transporte público de pasajeros de la ciudad de Morelia.*

Como se pudo observar en el capítulo de resultados hay significados que comparten hombres y mujeres sobre el trabajo (éstos tienen que ver con las condiciones estructurales del país y las condiciones laborales en las que se desempeñan), pero también hay significados que ellas construyen que difieren de las de sus compañeros varones.

Entonces, se puede decir que ellas construyen, además de los significados en común sobre el trabajo para la sobrevivencia, una categoría particular, *el costo del trabajo*. Ésta se relaciona con una valoración y confrontación constante entre el rol reproductivo y el trabajo remunerado. Para

resolver tal situación las operadoras del transporte público elaboran una serie de estrategias que les permiten seguir funcionando en el mundo laboral y en el mundo familiar, para cumplir con lo que se espera de ellas en ambos. Por ejemplo, el acondicionar en la unidad un lugar para acomodar a los hijos, de manera que posibilite el trabajar y el cuidar de ellos al mismo tiempo; o negociar con la familia (incluyendo al esposo), para poder cumplir con la doble jornada.

En relación con el objetivo específico 2: *Identificar las imágenes que choferesas y choferes construyen sobre su propio oficio y cómo estas imágenes intervienen en la práctica del trabajo que desempeñan las conductoras del transporte público de Morelia.*

Tanto operadores como operadoras identificaron la imagen de un “chofer ideal” que se encuentra enfocado a prestar un buen servicio. Pero cuando se hace diferencia de género en la representación del chofer aparecen como imágenes opuestas la “mujer chofer” en relación con el “hombre chofer” a quien se le considera acelerado y grosero.

La construcción de la imagen de choferesa es aún más compleja, ya que puede contener cierta polaridad, esto se debe a la gran influencia del estereotipo femenino en la práctica de la operadora del transporte. El estereotipo funciona tanto de forma positiva como negativa: el primer caso, es cuando reconocen que son más responsables, limpias, ordenadas o respetuosas; y el lado negativo es cuando asumen que por ser mujeres no saben manejar o no pueden hacer ciertas cosas (como cambiar llantas o hacer mecánica) y entonces los varones deben ayudarlas y protegerlas.

El uso que se hace de estas imágenes también es complejo, en general los trabajadores del transporte tienen la imagen negativa de las mujeres que manejan, pero algunos de ellos al mismo tiempo tienen la imagen positiva sobre sus compañeras, no así en todos los casos. De forma adicional, los hombres elaboran una imagen a manera de personificación de una madre soltera, que les

sirve para justificar la permanencia de las conductoras en ese espacio laboral.

En el caso de las mujeres, hay una primera impresión de que rompen con el estereotipo tradicional al incorporarse al mercado laboral del transporte. Sin embargo, ocurren dos situaciones que inicialmente parecen contradictorias: primero, al momento de decidir la forma como llevarán a cabo su trabajo anclan las características que consideran “femeninas” a la realización de su práctica, de manera que reproducen la imagen positiva de la mujer chofer; y segundo, se enfrentan constantemente a las características del rol tradicional que no son compatibles con su experiencia, cuando sus compañeros, los usuarios e incluso ellas mismas piensan en cómo *debería* ser su vida y dónde *deberían* estar.

En lo que se refiere al objetivo 3: *Conocer si existen diferencias entre las percepciones de las condiciones de trabajo por parte de las operadoras y por parte de los operadores del transporte público de pasajeros en la ciudad de Morelia.*

Se encontró que sí hay diferencias en la forma como son experimentadas las condiciones de trabajo, las mujeres enfrentan diferentes obstáculos debido al género (tanto para el ingreso como para la promoción) y también encuentran limitaciones relacionadas principalmente con el techo de cristal en las organizaciones sindicales, sobre todo en el grupo de choferes de combi.

El suelo pegajoso es algo que se percibe menos, pero que también está presente en tanto que las mujeres siguen asumiendo que cuidar de los otros es su obligación, aunque no por ello están ya dispuestas a dejar el trabajo, espacio en donde encuentran reconocimiento, satisfacción e independencia.

En cuanto a los supuestos que se plantearon al inicio de la investigación podemos decir lo siguiente:

Supuesto 1: *La construcción de significados sobre el trabajo de los conductores de transporte es influida por un espacio predominantemente*

masculinizado; pero, en el caso de los significados del trabajo construidos por las conductoras, al estar además mediados por las esferas doméstica y familiar, construyen un discurso distinto al de los hombres para otorgar congruencia a lo que hacen cotidianamente.

Sí, los significados construidos sobre el trabajo en espacios masculinizados se anclan con características que se consideran “propias” de los hombres que no incluyen el rol reproductivo, por lo que las mujeres que se incorporan a dicho empleo se ven confrontadas al intentar combinar el trabajo remunerado con las esferas doméstica y familiar, esto conlleva a la creación de significados sobre el trabajo que giran de acuerdo con esta situación.

Como se vio en la categoría el costo del trabajo, donde se asume que trabajar implica, para las mujeres, un costo, mismo que son ellas las que tienen que pagar pues el sacrificio no es para los otros, sino de ellas mismas para cumplir con las expectativas sociales que sobre ellas se tienen.

Supuesto 2: La imagen del chofer se construye como un tipo ideal que incluye el respeto a las normas, la cortesía, la puntualidad, el respeto y una serie de cualidades con las cuales luego se contrasta la imagen de la choferesa, la cual se encuentra ligada a la imagen de ser mujer, lo que puede crear dificultades (por ejemplo, la creencia de que “las mujeres no saben manejar”) o beneficios (como creer que “las mujeres no son capaces de hacer daño” y por lo tanto es más seguro ser transportado por ellas). Esta imagen es contrastante con la del chofer varón que también replica los estereotipos de género.

Efectivamente la imagen de las mujeres chofer se encuentra polarizada entre la conductora paciente y responsable, y la conductora que no tiene la capacidad. Pero la visión de esa imagen depende del actor social, las mujeres son las que reproducen la figura de la conductora responsable y los hombres por lo general transmiten la imagen de la conductora que no posee la capacidad, de manera que incluso las ponen a prueba. Además, la construcción de la mujer responsable y paciente que conduce se ve contrastada con la imagen del hombre

chofer que es desesperado y rompe los reglamentos.

Supuesto 3: Las condiciones de trabajo de la operadora de transporte público de pasajeros son más precarias y dificultosas que las condiciones del operador. Además, se encuentran más relacionadas con las esferas familiar y doméstica.

Inicialmente las condiciones de trabajo de las conductoras del transporte público no se perciben como más precarias que las de sus compañeros. Pero, al tomar en cuenta las dificultades que enfrentan de forma cotidiana se empieza a notar que muchas veces ellas mismas se exigen un doble esfuerzo para permanecer en un empleo que no se considera “propio de las mujeres”, además constantemente en las relaciones de trabajo se encuentran marcando los límites entre ellas y sus compañeros, y no hay que olvidar que se enfrentan a la doble jornada.

El uso del lenguaje diferenciado por géneros es importante en la formación de vínculos sociales, en parte porque permite a los hombres del transporte unirse como grupo. Y toma relevancia en la manera como se apropian del espacio, porque a través argüir al estereotipo tradicional excluye a las mujeres de un lugar que entonces se vuelve “inapropiado” para ellas.

Los límites que ellas establecen suponen una autorregulación y vigilancia permanente sobre sus conductas, lenguaje y actitudes al considerar que desviarse de la norma (del estereotipo) puede abrir la puerta a un cambio en las relaciones con los varones, cambio que se percibe como negativo al suponer que se puede interpretar como ser fáciles o que “quieren otra cosa”.

Por último, la idea generalizada entre los hombres del proteccionismo hacia la mujer vista entonces como más débil o con falta de capacidad, propicia que se generen relaciones sociales donde los hombres buscan “apoyar” o brindar “cuidados” extra hacia sus compañeras.

Las representaciones sociales en torno al trabajo de operadoras(es) del transporte público en Morelia, en términos generales, están ancladas en la cultura, lo que permite reproducir los estereotipos de género y la división sexo-genérica del trabajo. Sin embargo, la inserción de las mujeres a un espacio de trabajo masculinizado y la percepción de que el trabajo es una fuente de autonomía e independencia para ellas nos permite atisbar algunos espacios de quiebre en el modelo tradicional, espacios que no están exentos de contradicciones y de sacrificios como lo expresaron las propias mujeres.

LIMITACIONES Y RECOMENDACIONES

Como investigadora que se acerca a un campo masculinizado considero que en ocasiones se crean sesgos de género por las que se obtienen respuestas predeterminadas por parte de los informantes o por parte de la propia investigadora, por lo que pareció conveniente recurrir al apoyo de compañeros varones, en este caso para la realización de un par de entrevistas. De manera que se pudiera ampliar la perspectiva, reconocer cuestiones que podrían escaparse a la visión de quien investiga y observar las respuestas que los informantes varones sólo comparten con otros hombres.

Una de las principales limitantes fue carecer de tiempo para profundizar más en este estudio, ya que hay diversidad de perspectivas del trabajo que no fue posible retomar, por lo que en mi opinión este es un campo fértil para la investigación. Debe tomarse en cuenta en el trabajo de campo el tiempo y las distancias para localizar a las y los informantes clave, así como el tiempo del que ellos y ellas disponen.

Otra de las limitaciones de la investigación, además de las espaciotemporales, es que las conductoras más jóvenes y de menos experiencia no aceptaron participar debido a que su concepción sobre ese trabajo era diferente, lo veían como algo pasajero y esporádico que combinaban con sus estudios u otros trabajos, por lo cual no se consideraban “parte de”. Esta es una línea que se puede seguir más adelante para otra investigación.

Igualmente, consideramos que es también importante comenzar a estudiar el cuerpo (tanto de varones como de mujeres) como algo digno de atención: ¿Qué cuidados se tienen con el cuerpo en un trabajo que demanda tantas horas de sedentarismo?, ¿qué diferencias puede haber entre la forma de pensar y cuidar el cuerpo entre varones y mujeres del sector transportes?, ¿cómo piensan la salud y la enfermedad y cómo estos conceptos se relacionan con el trabajo?, ¿cómo enfrentan la enfermedad estos trabajadores (as). Estas y otras preguntas podrían ser nuevas líneas de investigación.

BIBLIOGRAFÍA

- Abrajan, M. G., Contreras J. M., y Montoya, S. (2009). Grado de satisfacción laboral y condiciones de trabajo: una exploración cualitativa. *Enseñanza e Investigación en Psicología* 14 (1): 105-118.
- Abric, J. C. (2001). Las representaciones sociales: aspectos teóricos. En J. C. Abric (Dir.), *Prácticas sociales y representaciones*. México: Ediciones Coyoacán.
- Aguilar, J. (2003). Masculinidades, Choferes y Espacio urbano en México. *Convergencia, Revista de ciencias sociales* 10 (33), 201-224.
- Ariza, M. y De Oliveira, O. (2002). Transiciones familiares y trayectorias laborales femeninas en México. *Cuadernos Pagu*(17/18), 339-366.
- Benguría, S., Martín, B., Valdés, M. V., Pastellides, P. y Gómez, L. (2010). *Observación: métodos de investigación en educación especial*. Recuperado de:
https://www.uam.es/personal_pdi/stmaria/jmurillo/InvestigacionEE/Presentaciones/Curso_10/Observacion_trabajo.pdf
- Beraud, A. (2007). Capítulo 7: Llegada de las mujeres a las actividades tradicionalmente masculinas. ¿Transformación de las identidades masculinas? En R. Guadarrama y J. L. Torres (Coords.), *Los significados del trabajo femenino en el mundo global: Estereotipos, transacciones y rupturas* (págs. 143-158). Barcelona/México: Anthropos/Universidad Autónoma Metropolitana .
- Burín, M. (2008). Las "fronteras de cristal" en la carrera laboral de las mujeres. Género, subjetividad y globalización. *Anuario de Psicología*, 39(1), 75-86.
- Burín, M. (2010). Estudios de género. Reseña histórica. En M. Burín e I. Meler, *Género y familia: poder, amor y sexualidad en la construcción de la subjetividad*. Buenos Aires: Paidós.

Bustos, O. (2002). Mujeres rompiendo el techo de cristal: El caso de las universidades. *OMNIA*(41), 43-50.

Bustos, O. (2012). Mujeres en la educación superior, la academia y la ciencia. *Ciencia*, 63(3), 23-33.

Bustos, O. (septiembre-octubre de 2008). Los retos de la equidad de género en la educación superior en México y la inserción de mujeres en el mercado laboral. *ARBOR*, CLXXXIV(733), 795-815.

Centro de Análisis Multidisciplinario (CAM). (29 de Agosto de 2014). *El salario Mínimo en México: de la pobreza a la miseria. Pérdida del 78.66% del poder adquisitivo del salario. Reporte de investigación 117*. Obtenido de CAM: <http://cam.economia.unam.mx/el-salario-minimo-en-mexico-de-la-pobreza-la-miseria-perdida-del-78-66-del-poder-adquisitivo-del-salario-reporte-de-investigacion-117/>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT). (2015). *Coyuntura Laboral en América Latina y el Caribe*. Santiago de Chile: CEPAL, OIT.

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2013). *Panorama Social de América Latina 2013*. Obtenido de CEPAL: http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/35904/S2013868_es.pdf?sequence=1

Congreso de Michoacán de Ocampo. (19 de julio de 1982). Decreto No. 172. Ley de comunicaciones y transportes del Estado de Michoacán. *Periódico Oficial del Estado*.

Congreso de Michoacán de Ocampo. (24 de septiembre de 2002). Decreto No. 8. Ley de tránsito y vialidad del Estado de Michoacán de Ocampo. *Periódico Oficial del Estado*.

Consejo Nacional de Población (CONAPO). (s.f.). *Datos de proyecciones*.

Obtenido de Consejo Nacional de Población CONAPO:
http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/Proyecciones_Datos

Consejo Nacional para la Cultura y las Artes (CONACULTA). (s.f.). *Morelia: ciudad mexicana, patrimonio cultural*. Obtenido de Turismo cultural:
http://www.conaculta.gob.mx/turismocultural/destino_mes/morelia/

Contreras, Ó. F., y Munguía, L. F. (2007). Evolución de las maquilas en México. *Región y Sociedad, XIX*, 71-87.

Creswell, J. W. (2007). *Qualitative inquiry & research desing: choosing among five approaches*. California: Sage Publications, Inc.

De Barbieri, T. (1998). "Género, una dimensión de la desigualdad social", *Pensamiento Iberoamericano 28*, 7-11.

De la O, M. E. (2007). Capítulo 9: Entre la flexibilidad, el trabajo fragmentado y la precariedad laboral. Los obreros en las maquilas del norte y centro de México. En R. Guadarrama, y J. L. Torres (Coords.), *Los significados del trabajo femenino en el mundo global: Estereotipos, transacciones y rupturas* (págs. 177-194). Barcelona/México: Anthropos/Universidad Autónoma Metropolitana.

De Oliveira, O. y García, B. (septiembre-diciembre de 1990). Trabajo, fecundidad y condición femenina en México. *Estudios Demográficos y Urbanos, 5(3)*, 693-710.

Delgado, G. (2012). Género y educación: Políticas de igualdad de oportunidades. En M. Dalton y J. Aranda (Coords.), *Políticas públicas: oportunidades y equidad de género* (págs. 19-46). México: CIEAS/ Universidad Autónoma Benito Juárez Oaxaca/ CDI.

Durkheim, E. (2000). *Las reglas del método sociológico*. México: Ediciones Quinto Sol, S. A.

- Farr, R. (2003). De las representaciones colectivas a las representaciones sociales: ida y vuelta. En J. A. Castorina, *Representaciones sociales: problemas teóricos y conocimientos infantiles*. México: Gedisa.
- Farr, R. y Moscovici, S. (1984). The phenomenon of social representations. En R. Farr y S. Moscovici, *Social representations*. Cambridge: University Press.
- Fernández, P. (1994). El punto de inflexión en la sociopsicología. En P. Fernández, *La psicología colectiva un fin de siglo más tarde*. Colombia: Anthropos.
- García, B. (julio-diciembre de 2006). La situación laboral precaria: marcos conceptuales y ejes analíticos pertinentes. *Trabajo*(3), 23-51.
- García, B. y De Oliveira, O. (2001). Transformaciones recientes en los mercados de trabajo metropolitanos de México: 1990-1998. *Estudios Sociológicos*, XIX(57), 653-689.
- Goetz, J. P. y LeCompte, M. D. (1988). *Etnografía y diseño cualitativo en investigación educativa*. Madrid: Morata.
- Gómez, I. C. (2007). Salud laboral: una revisión a la luz de las nuevas condiciones de trabajo. *Univ. Psychol. Bogotá (Colombia)* 6 (1): 105-113.
- Gómez, M. C. (julio-septiembre de 2004). El desarrollo de la industria de la maquila en México. *Revista Latinoamericana de Economía*, 35(138), 57-83.
- González, M. L. y Martín, V. A. (2014). Modelos de industrialización en el sector automotriz Brasil y México. En L. Álvarez, J. Carrillo y M. González (Coords.), *El auge de la industria automotriz en México en el siglo XXI* (págs. 147-160). México: Publicaciones empresariales Universidad Nacional Autónoma de México.
- Hirata, H. y Kergoat, D. (1997). *La división sexual del trabajo: permanencia y cambio*. Argentina: Asociación Trabajo y Sociedad, Centro de Estudios de la Mujer, Piette del Conicet.

<http://biblio3.url.edu.gt/Libros/joyce/idea.pdf>

Husserl, E. (s.f.). *La idea de fenomenología*. Recuperado de:

Ibañez, T. (2003). Representaciones sociales: Teoría y método. En *Psicología social construccionista*. Guadalajara: Universidad Autónoma de Guadalajara.

Ibarra, M. A. y González, L. A. (mayo-agosto de 2010). La flexibilidad laboral como estrategia de competitividad y sus efectos sobre la economía, la empresa y el mercado de trabajo. *Contaduría y Administración*(231), 33-52.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2014a). *Indicadores de ocupación y empleo al segundo trimestre del 2014*. Obtenido de INEGI: <http://www3.inegi.org.mx/Sistemas/temas/Default.aspx?s=est&c=25433&t=1>

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2014b). *Mujeres y hombres en México 2013*. Obtenido de http://www.inegi.org.mx/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/integracion/sociodemografico/mujeresyhombres/2013/Myh_2013.pdf

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2014c). *Perfil de los transportes de México*. Obtenido de INEGI: http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/integracion/encuestas/trans/perfil_trans_mex/702825063580.pdf

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI). (2003). *Las mujeres en Michoacán de Ocampo*. Obtenido de INEGI: http://www.inegi.org.mx/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/integracion/sociodemografico/mujeresyhombres/2003/Muj_Mich.pdf

Jiménez, M. (2008). Aproximación teórica de la exclusión social: complejidad e imprecisión del término. Consecuencias para el ámbito educativo. *Estudios pedagógicos*, 34(1), 173-186.

- Jodelet, D. (1986). La representación social: fenómenos, concepto y teoría. En S. Moscovici, *Psicología Social II: pensamiento y vida social; psicología social y problemas sociales*. Barcelona: Paidós.
- Kergoat, D. (1997a). A propósito de las relaciones sociales de sexo. En Hirata y Kergoat, *La división sexual del trabajo: permanencia y cambio*. (págs. 31-40) Argentina: Asociación Trabajo y Sociedad, Centro de Estudios de la Mujer, Piette del Conicet.
- Kergoat, D. (1997b). Por una sociología de las relaciones sociales: del análisis crítico de las categorías dominantes a una nueva conceptualización. En Hirata y Kergoat, *La división sexual del trabajo: permanencia y cambio*. (págs. 15-30) Argentina: Asociación Trabajo y Sociedad, Centro de Estudios de la Mujer, Piette del Conicet.
- Maruani, M. (2000). De la sociología del trabajo a la sociología del empleo. *Política y sociedad*(34), 9-17.
- Méda, D. (enero-noviembre de 2007). ¿Qué sabemos sobre el trabajo? *Revista de Trabajo*(4), 17-32.
- Moscovici, S. (1985). Introducción: el campo de la psicología social. En S. Moscovici, *Psicología Social I: influencias y cambios de actitudes; individuos y grupos*. Barcelona: Paidós.
- Moscovici, S. (2003). Notas hacia una descripción de la representación social. *Revista internacional de Psicología Social*, 1(2), 67-118.
- Neffa, J. C. (1999). Actividad, trabajo y empleo: algunas reflexiones sobre un tema en debate. *Orientación y Sociedad*, 1, 127-162.
- Organización Internacional del Trabajo (OIT). (2015). *Perspectivas sociales y de empleo en el mundo. Tendencias 2015*. Santiago de Chile: OIT.
- Osorio, J. (septiembre-diciembre de 2006). Biopoder y biocapital: El trabajador

- como moderno homo sacer. *Argumentos*, 19(52), 77-98.
- Pedrero, M. (2012). El trabajo no remunerado de las mujeres: el uso del tiempo y las políticas públicas. En M. Dalton y J. Aranda (Coords.), *Políticas públicas: oportunidades y equidad de género* (págs. 175-200). México: CIEAS/Universidad Autónoma Benito Juárez Oaxaca/ CDI.
- Peñaloza García, N. (2014). *¿Por qué se ha banalizado la teoría de representaciones sociales de Serge Moscovici? Estudio sobre 8 tesis producidas en la Facultad de Psicología de la Universidad Autónoma de Querétaro* (Tesis de pregrado inédita). Universidad Autónoma de Querétaro, Santiago de Querétaro.
- Poder Ejecutivo del Estado. (4 de febrero de 1999). Reglamento de la Ley de comunicaciones y transportes del Estado de Michoacán de Ocampo. *Periódico Oficial del Estado*.
- Ramos, J. (2009). *El abandono y la vejez: un estudio de representaciones sociales en personas mayores de 60 años en la ciudad de Morelia. Tesis de maestría en Psicología Social no publicada*. Querétaro: Universidad Autónoma de Querétaro.
- Rendón, T. (2004). Familias y división social y sexual del trabajo: El mercado laboral y la división intrafamiliar del trabajo. En M. Ariza, y O. De Oliveira (Coords.), *Imágenes de la familia en el cambio de siglo* (págs. 49-87). México: Universidad Autónoma de México.
- Rendón, T. y Salas, C. (mayo-agosto de 1987). Evolución del empleo en México: 1895-1980. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 2(2), 189-230.
- Restrepo-Ochoa, D. A. (2013). La Teoría Fundamentada como metodología para la integración del análisis procesual y estructural en la investigación de las Representaciones Sociales. *Revista CES Psicología*, 6 (1), 122-133.
- Rodríguez Salazar, T. (2003). El debate de las representaciones sociales en la

- psicología social. *Relaciones XXIV*, 53-80.
- Salas, C. y Zepeda, E. (2003). Capítulo 2: Empleo y salarios en el México contemporáneo. En E. De la Garza, y C. Salas (Coords.), *La situación del trabajo en México* (págs. 55-75). México: Universidad Autónoma Metropolitana, Plaza y Valdés.
- Schutz, A. (1993). *La construcción significativa del mundo social: Introducción a la sociología comprensiva*. Barcelona: Paidós.
- Silva, J. A. y Solís, O. (2012). El impacto de la modernización y la industrialización en la percepción del trabajo femenino en Querétaro, 1950-1960. En P. Latapí, M. Miró, y L. Somohano (Coords.), *Miradas diversas. Estudios Antropológicos, Históricos y Filosóficos. Vol II. Conservación de la memoria histórica: enseñanza, patrimonio y acervos antiguos* (págs. 265-293). México: Universidad Autónoma de Querétaro.
- Taylor, S. y Bogdan, R. (1987). *Introducción a los métodos cualitativos de investigación*. España: Paidós.
- Tolentino, H. (2007). Capítulo 5: Orientaciones y significados del trabajo en un grupo de enfermeras de élite en la ciudad de México. En R. Guadarrama, y J. L. Torres (Coords.), *Los significados del trabajo femenino en el mundo global: Estereotipos, transacciones y rupturas* (págs. 103-122). Barcelona/México: Anthropos/Universidad Autónoma Metropolitana.
- Vázquez, A. y Urbiola, A. (2014). El género como una perspectiva para el análisis de las organizaciones. Iztapalapa, *Revista de Ciencias Sociales y Humanidades* (77), año 35, 159-189.
- Vidales, S. (noviembre-diciembre de 1996). Globalización... ¿Guerra contra la humanidad? *Economía Política. Trayectorias y perspectivas. Revista universitaria independiente*(10).
- Wah, L. R. (diciembre 2015). Morelia: una historia sin principio ni fin. *National*

geographic traveler, (81), 70-79.

Wikipedia. (s.f.). *Morelia*. Obtenido de Wikipedia:
<http://es.wikipedia.org/wiki/Morelia>

Zabludovsky, G. (2007). Las mujeres en México: trabajo, educación superior y esferas de poder. *Política y Cultura*(28), 9-41.

Zabludovsky, G. (enero-abril de 2015). Las mujeres en los ámbitos de poder económico y político de México. *Revista mexicana de ciencias políticas y sociales*, LX(223), 61-94.

ANEXOS

ANEXO 1. GUÍA DE ENTREVISTA

Significados sobre el trabajo

1. Para usted ¿qué es el trabajo? En general. / Si me pudiera decir en una palabra o una frase ¿Qué es el trabajo para usted?
2. Y ¿Cómo ve su trabajo? ¿Qué es para usted su propio trabajo, qué significa para usted?
3. ¿Alguna vez pensó que fuera un espacio para hombres?
4. ¿Qué aspectos de su trabajo considera más importantes? ¿Por qué?
5. ¿Le gusta su trabajo? ¿Por qué?
6. ¿Qué le no le gusta de su trabajo?
7. Ya que es un espacio donde pasa gran parte de su tiempo ¿Qué representa para usted su unidad de trabajo?
8. ¿Quién toma las decisiones sobre la unidad de trabajo? ¿Quién la repara cuando se descompone algo?

Imágenes construidas

9. ¿Qué significa para usted ser chofer? / Ser chofer es como...
10. ¿Cómo debe ser una persona para dedicarse a esto? Describa cómo es el chofer ideal.
11. ¿Qué dice la gente sobre cómo son los choferes? ¿Y sobre las mujeres chofer?
12. ¿Qué piensa usted de que las mujeres manejen?
13. ¿Cuáles son las diferencias entre un hombre chofer y una mujer chofer?
14. ¿Encuentran las mujeres alguna dificultad para dedicarse a esto?
15. ¿Qué ventajas tiene ser mujer en este trabajo?
16. ¿Cómo reaccionan los pasajeros cuando se dan cuenta que eres mujer? ¿Qué dicen?
17. ¿Cómo surgió la idea de trabajar como chofer?

Percepción de las condiciones laborales

18. ¿Hace cuánto tiempo se dedica a esto?
19. ¿Es la primera vez que trabaja como chofer?
20. ¿Por cuánto tiempo planea continuar en este empleo? ¿Por qué?
21. ¿Este trabajo le permite mantenerse usted y su familia?
22. ¿Tiene prestaciones? ¿Cuáles?
23. ¿Participa en sindicatos u organizaciones sociales? ¿Cómo participa?
24. ¿Cómo se lleva con sus compañeros y compañeras de trabajo? ¿Se siente apoyada por ellos? ¿De qué manera la apoyan?
25. ¿Cómo se lleva con sus jefes?
26. ¿Cómo está conformada la jerarquía en su trabajo? ¿En qué lugar se ubica usted?
27. Para avanzar en la jerarquía ¿qué tendría que hacer? ¿Sus jefes y compañeros estarían de acuerdo? ¿Conoce alguna mujer que se encuentre en la escala más alta de la jerarquía?

28. ¿A usted le gustaría avanzar en la jerarquía, ser la jefa? ¿Por qué?
29. ¿Cuáles son los riesgos del trabajo?
30. ¿Considera que los peligros de este trabajo son iguales para hombres que para mujeres? ¿Por qué?
31. ¿Este empleo le ha causado algún problema de salud?
32. ¿Cómo cubre sus necesidades en horas de trabajo, comer, ir al baño?
33. ¿Tiene tiempos de descanso?
34. ¿Cuál es su horario de trabajo? ¿Está de acuerdo con ese horario? ¿Es diferente el horario de una mujer chofer al de un hombre?
35. ¿Conoce alguna mujer que haya dejado este empleo? ¿Qué razones podría tener una mujer para abandonar este empleo? ¿Por qué razones usted dejaría el empleo?
36. ¿Qué condiciones de su trabajo cambiaría para mejorarlo?
37. ¿Además de su trabajo realiza alguna actividad doméstica?
38. ¿Cómo hace para organizar su tiempo entre familia, trabajo y actividades domésticas?
39. ¿Cuánto tiempo libre le queda para pasar con su familia o para actividades recreativas?
40. Cuando dijo que quería ser chofer del transporte público ¿qué dijo su familia? ¿Cómo le hacen sentir sus opiniones?
41. ¿Para usted qué es más importante la familia, el trabajo, el dinero, alguna otra cosa? ¿Por qué?

ANEXO 2. GUÍA DE OBSERVACIÓN

Localización espacial de la base de combis o sitio de taxis, y recursos materiales (unidades de trabajo o vehículos con los que cuenta la base o sitio).

Aspecto y vestimenta de operadores y operadoras.

Jerarquías de los trabajadores, estatus y prestigio.

Relaciones de trabajo con jefes, compañeros y usuarios.

Estatus de los sexos y división del trabajo por sexos.

Normas y pautas.

Vocabulario, semántica y formas especiales de lenguaje.

Transmisión de mensajes, gestos, ademanes y señas.

Trabajo y ocio.

Organizaciones de trabajadores, convenios colectivos y conflictos.

Condiciones de higiene y seguridad.

Estratificación por edad.