



UNCP

Universidad Nacional del Centro del Perú

Facultad de Trabajo Social

Condiciones laborales de las mujeres conductoras de vehículos de transporte público: taxi y auto-colectivo - Huancayo

Castellano de la Cruz, Kely Magaly
Aylas Vilchez, Carolina

Huancayo
2018





Esta obra está bajo una licencia
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>
Repositorio Institucional - UNCP



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CENTRO DEL PERU



FACULTAD DE TRABAJO SOCIAL

TESIS

**“CONDICIONES LABORALES DE LAS MUJERES CONDUCTORAS DE
VEHICULOS DE TRANSPORTE PUBLICO: TAXI Y AUTO-COLECTIVO -
HUANCAYO”**

PRESENTADA POR:

AYLAS VILCHEZ CAROLINA

CASTELLANOS DE LA CRUZ KELY MAGALY

**PARA OPTAR EL TITULO PROFESIONAL DE LICENCIADA EN
TRABAJO SOCIAL**

HUANCAYO - PERU

2018

ASESORA:

LIC. MIRYAM ISABEL ROSAS GUEVARA

DEDICATORIA

Para todas aquellas personas que con su apoyo y consejos hicieron posible que este
proyecto culminara satisfactoriamente.

“Nunca pierdas la fe, porque aquello por lo que has luchado lo vas a tener”– Carlos

Rivera

AGRADECIMIENTO

A DIOS, por darnos la vida y guiarnos con bien cada día. Por darnos la familia y a los amigos que tenemos y las fuerzas suficientes para luchar por nuestros sueños; así mismo por ponernos en el camino a las personas que nos apoyaron en el trayecto de esta etapa significativa de nuestra vida personal y profesional.

A NUESTROS PADRES, por su paciencia, comprensión y el ejemplo de lucha y persistencia frente a los obstáculos. Porque este camino no fue fácil de recorrer; sin embargo, siempre tuvimos su apoyo incondicional y no nos alcanzaría las palabras para expresarles nuestro inmenso agradecimiento por amarnos, apoyarnos y por formarnos como ciudadanas de bien.

A NUESTRA ASESORA, porque a pesar del recargo de actividades que tenía que realizar dispuso tiempo para guiarnos y enseñarnos incondicionalmente. Sinceramente gracias por ser nuestro soporte, porque sin sus conocimientos y experiencia no se hubiera podido culminar este trabajo de investigación.

A NUESTRAS MAESTRAS, por ser nuestros ejemplos a seguir, por ser profesionales con vocación de servicio y por tener la paciencia suficiente para impartirnos conocimientos sin mezquindad. Fueron 5 años en nuestro segundo hogar y cada una de ustedes fue un pilar importante dentro de nuestra formación académica y por supuesto de nuestra formación personal, jamás olvidaremos los valores que nos inculcaron. Seguramente no fue fácil llevar conocimiento a cada una de nosotras y tal vez algunas veces les dimos disgustos pero tengan por seguro que sus enseñanzas son nuestras herramientas para seguir avanzando y llegar a ser grandes profesionales como ustedes.

TABLA DE CONTENIDO

DEDICATORIA.....	iii
AGRADECIMIENTO.....	iv
INTRODUCCION.....	vii
RESUMEN.....	x
ABSTRACT.....	xi
CAPITULO I.....	12
I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	12
1.1 Descripción del problema.....	12
1.2 Formulación del problema.....	22
1.2.1 Problema principal:.....	22
1.2.2 Problemas específicos:.....	22
1.3 Objetivos.....	22
1.3.1 General.....	22
1.3.2 Específico.....	22
1.4 Justificación.....	23
1.5 Limitaciones.....	24
CAPITULO II.....	25
II. FUNDAMENTO TEORICO.....	25
2.1 Marco referencial (Antecedentes).....	25
2.1.1 A Nivel Internacional.....	25
2.1.2 A Nivel Nacional.....	29
2.2 Teoría(s) y enfoques.....	31
2.3 Marco conceptual.....	33
2.4 Hipótesis.....	35
2.4.1 Hipótesis general.....	35
2.4.2 Hipótesis específicas.....	35
CAPITULO III.....	36

III. METODOLOGÍA.....	36
3.1 Tipo y Nivel de estudio de estudio.....	36
3.1.1 Tipo de Investigación.....	36
3.1.2 Nivel de Investigación	36
3.2 Diseño.....	37
3.3 Carácter	37
3.4 Unidad de análisis, población y muestra.....	37
3.4.1 Unidad de Análisis.....	37
3.4.2 Población	38
3.4.3 Muestra	38
3.5 Método de investigación	38
3.6 Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	38
3.7 Métodos de análisis de datos.....	39
CAPITULO IV	40
IV. RESULTADOS Y DISCUSION.....	40
4.1 Análisis de los resultados	40
4.1.1 Condiciones Ambientales	41
4.1.2 Condiciones de Tiempo de Trabajo	48
4.1.3 Condiciones Socio laborales	57
4.2 Discusión de los resultados	66
4.2.1 Hipótesis Específica N° 01:	66
4.2.2 Hipótesis Específica N° 02:	73
4.2.3 Hipótesis Específica N° 03:	77
4.2.4 Hipótesis General:	82
CONCLUSIONES.....	86
SUGERENCIAS.....	87
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	88
ANEXOS	90

INTRODUCCION

Este estudio explora las condiciones laborales de las mujeres conductoras de vehículos de transporte público, específicamente taxi y auto colectivo en Huancayo. Siendo esta una actividad masculinizada, es importante conocer la percepción de las propias mujeres dedicadas a esta labor.

La crisis financiera internacional de los últimos años ha determinado grandes cambios en la economía mundial expresada en variaciones en el empleo de hombres y mujeres. Y en el caso de las mujeres, las oportunidades de empleo se han visto disminuidas, y la situación laboral de estas se encuentra en clara desventaja en proporción a la situación del hombre.

En el caso de Perú se observa que más del 75% de trabajadoras mujeres se ubican primero en el sector de agricultura, ganadería y pesca; segundo en el sector servicio, en el cual se incluye el sector transporte y tercero en la actividad de comercio al por menor; actividades con un amplio grado de informalidad. La evidencia demuestra que los ingresos obtenidos por las mujeres en el sector informal representan aproximadamente un tercio de los ingresos obtenidos en el sector formal, si bien es cierto el trabajo como conductor es independiente cumple con la mayoría de requisitos de un trabajo informal. Por lo tanto, no está compensado social ni económicamente y no garantizan las condiciones laborales óptimas. (Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo. 2008)

En este contexto, se plantea el presente estudio, cuyo objetivo es conocer las condiciones laborales de las mujeres conductoras de vehículos de transporte público: taxi y auto colectivo - Huancayo tomando como indicadores los ruidos, temperatura, contaminación del aire, jornadas de trabajo, horarios de trabajo, periodos de descanso, seguro social e ingresos. En respuesta al problema y objetivo formulados se planteó como supuesto que las condiciones laborales de las mujeres conductoras de vehículos de transporte público:

taxi y auto-colectivo – Huancayo son precarias por las condiciones ambientales, condiciones de tiempo de trabajo y las condiciones socio laborales, que enfrentan durante el desempeño de su trabajo.

El presente trabajo de investigación está estructurado de la siguiente manera: **el primer capítulo** se centra en definir el problema de estudio; es decir ¿cómo son las condiciones laborales de las mujeres conductoras de vehículo de transporte público: taxi y auto colectivo?, y como se ha dado el proceso de inserción de la mujer a un sector masculinizado como es el transporte. Así mismo se presenta los antecedentes generales de la investigación, se plantean los objetivos propuestos, se analiza el ¿por qué? y ¿para qué? de la investigación y por último se describe las limitaciones del trabajo.

El segundo capítulo describe el marco teórico referencial para conocer el contexto nacional e internacional en la que se desarrolla la presente tesis, además se presenta el fundamento teórico que avala la investigación, en primer lugar, el enfoque de los riesgos psicosociales del trabajo desarrollado por el psicólogo Julio Cesar Neffa en 2015 quien identifica a la condición de empleo, al contenido y a la fuerza de trabajo, a la organización y a los objetos y medios de trabajo como factores determinantes, los cuales pueden afectar la salud física y psíquica del trabajador; y la Teoría de las expectativas de Víctor Vroom quien afirma que las personas estarán motivadas a hacer cosas para alcanzar una meta si creen en el valor de esa meta y si pueden darse cuenta de que lo que harán contribuirá a lograrlas . Seguidamente se da a conocer los diferentes conceptos que se plantean durante el transcurso de la investigación y se presentan las soluciones probables para responder tentativamente a nuestro problema.

El tercer capítulo describe la metodología de la investigación, identificándola como investigación de tipo básica, de nivel descriptivo, con diseño metodológico cualitativo etnográfico y de carácter cualitativo. La unidad de análisis está conformada por mujeres

conductoras de transporte público: taxi y auto-colectivo de la provincia de Huancayo. Para tener la población y muestra se escogió deliberadamente cuatro conductoras de servicio de taxi y cuatro conductoras de servicio de auto-colectivo, de quienes se recolectó datos mediante la entrevista en profundidad. En este capítulo también se describe los métodos de análisis datos.

En el cuarto capítulo se describen y analizan los datos recopilados, de igual forma se presenta la discusión en relación a los estudios y teorías planteadas.

Finalmente se plantea las conclusiones, sugerencias, la bibliografía utilizada y los anexos incluidos.

RESUMEN

La presente investigación tiene como objetivo conocer las condiciones laborales de las mujeres conductoras de vehículos de transporte público: taxi y auto-colectivo. Considerando como dimensiones las condiciones ambientales, condiciones de tiempo de trabajo y condiciones socio laborales, y como indicadores los ruidos, temperatura, contaminación del aire, jornadas de trabajo, horarios de trabajo, periodos de descanso, seguro social e ingresos. El tipo de investigación a realizar es de tipo básica, de nivel descriptivo, de diseño cualitativo etnográfico, de carácter cualitativo y orientado por el método etnográfico y el método hermenéutico. La muestra estuvo compuesta por 4 conductoras de servicio de taxi y 4 conductoras de servicio de auto colectivo, escogidas de forma deliberada en la provincia de Huancayo. Para recopilar información se aplicó la técnica entrevista y su instrumento, entrevista en profundidad. Como principales resultados se obtuvieron de las conductoras entrevistadas que sus condiciones laborales son precarias ya que sus condiciones ambientales no son adecuadas por los riesgos a lo que están expuestas (ruidos, humo, etc.), sus condiciones de tiempo de trabajo son precarias por sus extensas jornadas de trabajo y horarios inestables, y por ultimo no cuentan con seguro social y tienen ingresos reducidos.

PALABRAS CLAVE: condición laboral, precariedad laboral, condiciones ambientales, condiciones de tiempo, condiciones socio laboral.

ABSTRACT

The present investigation aims to know the working conditions of women drivers of public transport vehicles: taxi and self-collective. Considering as dimensions the environmental conditions, conditions of work time and social and labor conditions, and as indicators the noise, temperature, air pollution, working hours, work schedules, rest periods, social security and income. The type of research to be carried out is of a basic type, of a descriptive level, of qualitative ethnographic design, of a qualitative nature and guided by the ethnographic method and the hermeneutical method. The sample consisted of 4 taxi service drivers and 4 drivers of collective car service, chosen deliberately in the province of Huancayo. To collect information, the interview technique and its instrument, an in-depth interview, were applied. The main results were obtained from interviewed drivers that their working conditions are precarious because their environmental conditions are not adequate due to the risks to which they are exposed (noise, smoke, etc.), their working time conditions are precarious due to their extensive working hours and unstable schedules, and finally do not have social security and have reduced income.

KEY WORDS: work condition, job precariousness, environmental conditions, weather conditions, socio-labor conditions.

CAPITULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 Descripción del problema

La pérdida de empleos industriales y la aparición de nuevas prácticas en el mundo del trabajo se combinan con los problemas históricos vinculados a las altas tasas de informalidad en el mercado laboral. Una gran mayoría de personas no tiene acceso a un trabajo decente con todas las protecciones sociales y por tal motivo, la población económicamente activa no sólo se enfrenta al desempleo, a la falta de oportunidades de trabajo adecuadas, sino que, además, se ve obligada a desempeñar empleos con una alta carencia de garantías sociales y una constante vulnerabilidad de sus derechos. En esa dirección han surgido trabajos precarios, que, si bien son legítimos en el ámbito jurídico, se oponen a lo que se consideraría trabajo decente bajo lógicas de funcionamiento y relaciones sociales, económicas y políticas irregulares. Este es el caso del oficio del conductor(a) de taxi, un

trabajo que consideramos puede ser analizado y comprendido desde el concepto de precariedad laboral (Cabezas, Rincón, 2016), termino al cual haremos referencia más adelante.

Ahora bien, uno de los principales ejes de esta investigación es la participación de las mujeres en un sector de trabajo masculinizado, tal es el caso del sector transporte. Desde el origen de nuestra cultura, la sociedad ha marcado claramente dos géneros, masculino y femenino, cada uno con atributos y características independientes y contrastantes entre sí, a los cuales se les asignan una serie de tareas bien delimitadas y excluyentes. Es así que las esferas pública y privada separan el espacio productivo del reproductivo y asigna a las mujeres al ámbito del trabajo invisible, devaluado y en algunos casos no pagado, mientras que a los hombres los coloca material y simbólicamente en el espacio del trabajo remunerado, la acción colectiva y el poder (Guevara, 2008, p. 8). Sin embargo, en la actualidad las mujeres han demostrado que pueden desempeñarse en diferentes actividades a la par con los hombres, precisamente por eso ahora podemos observar mujeres al volante prestando servicio de transporte público, y en esta investigación nos enfocaremos en las condiciones laborales de las mujeres que prestan servicio de taxi y auto colectivo en la provincia de Huancayo.

Para comprender la situación laboral de estas mujeres basta con analizar la condición de las mujeres en el mundo laboral en donde las trasformaciones producto de la globalización y la aplicación de las políticas neoliberales, han ocasionado un deterioro en la calidad del empleo de las mujeres. (Álvarez, 2001) Y a eso hay que agregarle que las mujeres tienen que soportar todo tipo de comentarios machistas, como este “mujer al volante, peligro constante “o simplemente son rechazadas por ser mujer taxista.

Si de entrada la situación laboral de los conductores de taxi y auto colectivo son precarias, es posible que la situación no sea muy alentadora en el caso de las mujeres.

Prueba de ello es el caso de las mujeres taxistas en la provincia de Barcelona que soportan jornadas de 12, 13 y 14 horas al día, consecuencia de un convenio colectivo del taxi que lleva caducado 3 meses en el año 2018. Un convenio colectivo esclavista e ilegal, donde no se contempla ningún tipo de ayuda por maternidad, ni plan de seguridad hacia las mujeres taxistas en caso de acoso o agresiones, donde las trabajadoras del taxi no tienen horas extras, ni plus de nocturnidad, ni días festivos, y donde se les recorta la paga de verano y de navidad a 350 euros. Y por si no fuera suficiente tienen que vivir bajo la amenaza constante del despido por no alcanzar la recaudación. Las trabajadoras del taxi de Barcelona ni siquiera tienen servicios para mujeres taxistas, servicio con el que tendrían que contar de acuerdo a la política de esta ciudad, teniendo que ir al bar o a la gasolinera. Un convenio del taxi de Barcelona que está por debajo del estatuto de los trabajadores, firmado por la Asociación empresarial del taxi, la cual participa activamente en la violencia estructural de género, y que, junto con el Instituto Metropolitano del Taxi, y la Mesa Técnica del Taxi son responsables de la explotación y la precariedad laboral del taxi de Barcelona. (Confederación Nacional de Treball, 2018)

A continuación, haremos una revisión teórica que aborde las principales nociones de condiciones de trabajo y precariedad laboral. Forastieri define las condiciones de trabajo como el conjunto de factores que determinan la situación en la cual el trabajador/a realiza sus tareas, y entre las cuales se incluyen las horas

de trabajo, la organización y el contenido del mismo y los servicios de bienestar social. Forastieri (2005).

Para Idalberto Chiavenato el trabajo de las personas está profundamente influido por tres grupos de condiciones: primero las condiciones ambientales de trabajo los cuales incluyen: iluminación, temperatura, ruido, etc.; segundo, las condiciones de tiempo: duración de la jornada, horas extras, períodos de descanso, etc. y por ultimo las condiciones socio laborales integradas por la organización informal, estatus, etc. (Chiavenato, 1999). En España según la ley 31/1995, Ley de Prevención de Riesgos Laborales en su apartado 7 define la condición de trabajo como “cualquier característica del mismo que pueda tener una influencia significativa en la generación de riesgos para la seguridad y salud de los trabajadores”.

Aunque existan muchas definiciones sobre este concepto, lo importante es “su perspectiva relacional”; es decir, cómo repercute el trabajo en las personas, en síntesis las condiciones de trabajo son todo aquello que gira en torno al mismo y están determinadas no sólo por los aspectos físicos, la higiene, seguridad, sino también por los aspectos psíquicos. (Castillo y Prieto, 1990: 121).

Ahora veremos que implica precariedad laboral según algunos autores, término que fue desarrollado con mayor profundidad en Europa, puesto que surge como respuesta a una serie de cambios en el modelo de acumulación capitalista en las décadas del 60 y 70. La llegada del modelo neoliberal tuvo un efecto directo en las políticas públicas sobre el empleo que se orientaron a intensificar el trabajo, incrementar la productividad y a flexibilizar el uso de la fuerza de trabajo aprovechando las reformas adoptadas para legitimar e institucionalizar el trabajo precario, (Neffa, 2010: 23).

El sociólogo Julio César Neffa, indica que a lo largo del tiempo la implementación de un trabajo decente, a lo que define como un trabajo que brinde todos los beneficios sociales y permita lograr una adecuada calidad de vida personal y familiar se ha constituido como un propósito inalcanzable para la mayoría de países pues la multiplicación de formas irregulares de trabajo ha dado lugar a la precariedad laboral, término que este autor define de manera general como aquel que se aparta de las formas típicas del empleo asalariado estable, seguro y protegido; es decir, se asocia con una relación laboral irregular e inestable caracterizada por contratos de tiempo fijo y determinado, sin garantías de estabilidad y legalmente desprotegidos. (p. 19).

El empleo precario es aquel que presenta niveles inferiores de seguridad social, de derechos laborales y de remuneraciones en comparación con los empleos clásicos”, (Suárez, M, Adriani, L., Alvariz, A. y Cotignola, M., 2005: 5). Además, la precariedad del empleo no solo limita el ingreso de los trabajadores, sino que aumenta sus gastos sociales.

De acuerdo con Vejar (2013), quien construye una noción de precariedad basada en los planteamientos de Robert Castel, la precariedad es: Una “condición”, una forma de estar/ser en el mundo vinculado a la pérdida y/o debilitamiento de los vínculos sociales de integración y protección social que sostenían el compromiso social fordista. En esa dirección el concepto de precariedad laboral tiende asociarse al deterioro de las condiciones laborales, a una condición de inestabilidad laboral, y/o inseguridad laboral; un lugar en el espacio social donde el trabajador se encuentra desprotegido ante el aumento de las relaciones no formales, donde las leyes no lo protegen y no existe el derecho de afiliación o participación sindical, etc. (p. 150).

Hasta ahora se ha hecho referencia a las condiciones objetivas de la precariedad, sin embargo, es necesario abordar una visión ampliada de la precariedad con extensión hacia lo social que rescate el punto de vista del actor social, por lo cual consideramos aquellas nociones de precariedad que también abordan las condiciones subjetivas referentes a la vivencia del trabajador precario. Para ello acudiremos a la definición propuesta por la OIT, (2011), que plantea que: El trabajo precario que se realiza en la economía formal e informal, se caracteriza por niveles variables y grados de particularidades objetivas (situación legal) y subjetivas (sensación) de incertidumbre e inseguridad. Si bien un trabajo precario puede tener diversas facetas, se lo suele definir por la incertidumbre que acarrea en cuanto a la duración del empleo, la presencia de varios posibles empleadores, una relación de trabajo encubierta o ambigua, la imposibilidad de gozar de la protección social y los beneficios que por lo general se asocian con el empleo y un salario bajo, como resultado el trabajador se encuentra atrapado en una situación que no le permite planificar a futuro y no cuenta con la seguridad de determinadas formas de protección social, (p.5).

Esta situación de precariedad de las condiciones laborales se presenta en el contexto actual del mundo laboral, de esta manera el oficio de conducir taxi y/o autos colectivos se presentan como aquél que acepta a ciertos marginados del mercado laboral y les permite tener dinero para subsistir.

Los vínculos que se establecen en este trabajo niegan una relación de dependencia generando al conductor una inseguridad en su trabajo respecto a la continuidad de éste, así como la carencia de protecciones sociales, es así que la remuneración de los conductores depende del establecimiento de la tarifa y del número de viajes realizados durante la jornada de trabajo, razón por la cual deben

extender dichas jornadas para pagar los gastos de operación, así como obtener dinero para suplir las necesidades personales y familiares. La relación de dependencia entre propietario o administradora y conductor también han generado a los conductores unas condiciones de trabajo precarias, porque los anteriores son los dueños del medio de producción y este control les permite seleccionar a los conductores, establecer el valor del “producido” y un ahorro, exigir el pago de un depósito para que el conductor pueda empezar a trabajar, fijar horarios de trabajo o turnos en algunos casos y decidir sobre la permanencia del conductor en su trabajo. (Cabezas y Rincón, 2016)

Si bien los conductores de taxi son obligados a pertenecer al sistema de seguridad social, en tanto que se reconoce el alto riesgo de sufrir afectaciones a la salud por el peligro que conlleva desempeñar este trabajo además de estar expuestos constantemente a posibles accidentes de tránsito o robos, el precio de estar asegurados radica en el aumento de su precariedad económica al reducir la cantidad de dinero disponible para gastos personales y familiares. Por otra parte, la ausencia de cualificación para ejercer este trabajo, así como la falta de educación especializada, genera que los conductores sean poco competitivos ante nuevas formas de prestación del servicio de transporte público individual. (Cabezas y Rincón, 2016)

Según Rolf Moller en su libro transporte urbano y desarrollo sostenible en América Latina: el ejemplo de Cali, Colombia menciona que para la descripción y el diagnóstico de la situación laboral de los conductores de taxis hay que tener en cuenta las siguientes variables: las horas de trabajo por día y semana, las condiciones de contrato como contratistas y propietario, los ingresos, los riesgos para la salud y las condiciones de seguridad por atracos y robos.

La modalidad acostumbrada cuando el propietario “pone a trabajar el vehículo” es la cuota fija diaria por turno de 12 horas, el conductor paga al dueño una determinada cantidad a título de cualquier máquina, la recibe lavada y con el tanque lleno de gasolina y debe entregarla en las mismas condiciones. Para el caso de Cali, Colombia el estudio muestra que los conductores están circulando 11,9 horas diarias y tienen 2,8 días de descanso en el transcurso de dos semanas. “El taxista debe garantizar la cuota fija, la gasolina y el lavado mientras que el propietario se encarga del mantenimiento, los impuestos, el pago a la empresa por la frecuencia radial, la cuota de financiación y los demás gastos (...)” (Moller, 2006).

Los taxistas encuestados en el estudio “el bienestar del conductor en el transporte público urbano” reportaron ingresos de la siguiente manera: 11,5 % menos de un salario mínimo mensual legal, 33,5% entre uno y dos salarios mínimos, 25,8 % entre dos y tres salarios mínimos, 24,4% entre tres y cuatro salarios mínimos y 4,8% más de cuatro salarios mínimos. Un riesgo muy especial para los taxistas son los robos y atracos; y Cali, Colombia no es la excepción, en los primeros cuatro meses del año 2013, las cifras son muy reveladoras en cinco meses, según estadísticas de la policía metropolitana, 16 conductores han sido asesinados, 10 eran taxistas. (Moller, 2006).

La condición de precariedad laboral de taxistas en México empieza por la informalidad y la débil intervención de las autoridades competentes; tal es así que solo el 30% de taxis pertenecen a organizaciones civiles, sociedades civiles, sociedades anónimas, cooperativas y sindicatos. Es decir, alrededor del 70% los operadores trabajan de manera libre y no cuenta con una afiliación a ninguna agrupación gremial de taxistas. (Secretaría de Transporte y Vialidad de México,

2010). En efecto, las problemáticas que surgen como principales son las inmediatas: los ingresos insuficientes, las largas jornadas de trabajo, los aumentos constantes de los costos, la inseguridad, el tránsito, la débil o inexistente protección social. (Pogliaghi, 2011).

En Argentina conforman uno de los pocos grupos de trabajadores que deben dinero antes de comenzar a trabajar, tienen que trabajar diariamente pensando primero que deben obtener el dinero para pagar el canon diario a su mandataria, luego lo restante es para ellos, por lo cual no les alcanza las ocho horas diarias de trabajo, máximo de jornada diaria autorizada por la ley de Jornada de Trabajo N° 11.544 para cumplir con la recaudación que necesitan para “llevarse algo a casa”, por ello trabajan 12 horas diarias, como mínimo todos los días de la semana para contar con algún ingreso económico. (Altieri, Ramírez, 2014).

Por otra parte, en el supuesto que sean dueños de los vehículos pero que alquilen a la mandataria la licencia de taxi, son los únicos responsables por los gastos de mantenimiento y reparación del vehículo, las mandatarias no asumen ninguna responsabilidad y a su vez son dueñas de tantas licencias que hasta determinan las reglas de contratación en forma unilateral como una especie de contrato de adhesión, al que se tienen que someter sí o sí como única alternativa para trabajar. (Altieri, Ramírez, 2014).

Ahora vayamos a la situación laboral de las mujeres en el Perú; según fuente INEI - Encuesta Nacional de Hogares, sobre Condiciones de Vida y Pobreza, 2008, solo el 1,7 % de la población femenina económicamente activa trabaja en el sector transporte y el 1,6 % de trabajadoras independientes se desempeñan como conductoras de vehículo de transporte de personas. Sin

embargo, en los últimos años en el Perú se ha evidenciado mayor ingreso de las mujeres a sectores tradicionalmente masculinizados; por ejemplo, en Arequipa, una ciudad conservadora hace 20 años eran solo tres mujeres que se dedicaban a ofrecer servicio de taxi; sin embargo, en la actualidad hay más de 500 mujeres taxistas; una de las pioneras, Ana María Barrios, de 51 años, relata para un importante medio de comunicación llamado “el comercio” que hubo personas que le recriminaban por manejar, le pedían que vuelva a su casa para dedicarse a los que haceres del hogar, Julia Molina lleva 15 años de taxista, recuerda en sus inicios que los taxistas hombres le decían que vaya a cocinar a su casa, incluso tuvo varios roces con algunos y por último Jessica Chávez, de 31 años, es una de las más jóvenes en el rubro, lleva cinco años de conductora y se le ocurrió crear un grupo en la aplicación What's App “Las Reynas del Volante”. (El Comercio, 2018)

El sector transporte en Huancayo está asociado a la informalidad; según el gerente de Tránsito y Transportes de Huancayo, Manuel Filomeno, a la fecha la provincia cuenta con más de 50 paraderos informales, el 99.9% de los taxis que van por la Calle Real son informales y otras transitan sin autorización y los mismo ocurre con los autos colectivos. Si las empresas de transporte no han logrado su formalización menos van a garantizar las adecuadas condiciones laborales de los (as) conductoras(as), y por si fuera poco, estos tienen hacer un aporte económico diario a la empresa a la pertenecen, con la que dicho sea de paso no tienen ningún contrato. Además de esto, los(as) conductores(as) día a día tiene que lidiar con vías saturadas como las de la ciudad de Huancayo exponiéndose a los accidentes de tránsito, asaltos y atracos.

1.2 Formulación del problema

1.2.1 Problema principal:

- ¿Cómo son las condiciones laborales de las mujeres conductoras de vehículos de transporte público: taxi y auto-colectivo - Huancayo?

1.2.2 Problemas específicos:

- ¿Cómo son las condiciones ambientales de trabajo de las mujeres conductoras de vehículos de transporte público: taxi y auto-colectivo - Huancayo?
- ¿Cómo son las condiciones de tiempo de trabajo de las mujeres conductoras de vehículos de transporte público: taxi y auto-colectivo - Huancayo?
- ¿Cómo son las condiciones socio laborales de las mujeres conductoras de vehículos de transporte público: taxi y auto-colectivo - Huancayo?

1.3 Objetivos

1.3.1 General

- Conocer las condiciones laborales de las mujeres conductoras de vehículos de transporte público: taxi y auto-colectivo – Huancayo.

1.3.2 Específico

- Describir las condiciones ambientales de trabajo de las mujeres conductoras de vehículos de transporte público: taxi y auto-colectivo - Huancayo.

- Describir las condiciones de tiempo de trabajo de las mujeres conductoras de vehículos de transporte público: taxi y auto-colectivo – Huancayo.
- Describir las condiciones socio laborales de las mujeres conductoras de vehículos de transporte público: taxi y auto-colectivo – Huancayo.

1.4 Justificación

La presente investigación se pone en marcha porque en el Perú y específicamente en la provincia de Huancayo no se presta importancia a un sector laboral que juega un rol muy importante dentro de las relaciones sociales urbanas y las relaciones laborales; como es el caso del sector transporte, que se ha visto invadida por la informalidad, y no se ha hecho nada para mejorar ni reducir los niveles de precariedad de las condiciones de trabajo de los(as) trabajadores(as) que prestan servicio de transporte público. Y tampoco se ha comprendido que se están produciendo transformaciones en las relaciones de género, prueba de ello es la inserción de la mujer en el sector transporte, evidentemente en pequeños porcentajes, pero que sean minoría no significa que no existan, mujeres que tienen que lidiar con largas jornadas de trabajo y salarios mínimos, sin protección social, expuestas todos los días a la inseguridad y con sentimiento de vulnerabilidad frente a la posibilidad de perder su trabajo.

Esta investigación servirá para enriquecer el marco teórico y entender de qué forma se desenvuelven las mujeres en un sector masculinizado como el servicio de taxi y auto colectivo, además de conocer las condiciones laborales en las que están inmersas, de esta forma, será posible cuestionar si el ingreso de estas mujeres al sector ha significado un avance real hacia la obtención de un trabajo

digno por parte de las mujeres; así mismo nos permitirá promover políticas de protección laboral a este sector vulnerable.

1.5 Limitaciones

En el desarrollo de la investigación se presentaron las siguientes limitaciones:

- Las empresas desconocen o no brindan los datos personales con los que podríamos ubicar a las conductoras.
- La ruta de las mujeres taxistas es incierto, por lo tanto, es complicado ubicarlas.

CAPITULO II

FUNDAMENTO TEORICO

2.1 Marco referencial (Antecedentes)

2.1.1 A Nivel Internacional

POGLIAGHI, (2011), “Los taxistas de la ciudad de México, trabajo e identidad”– México.

Los resultados obtenidos en esta investigación demuestran que: en general, los taxistas trabajan 6 días a la semana, y en promedio, entre 10 y 12 horas diarias, si pudieran trabajarían menos horas pero necesitan hacerlo si quieren obtener mayor cantidad de ingresos; sin embargo la situación es ligeramente diferente entre los conductores que alquilan el vehículo y los propietarios del vehículo, ya

que estos tienen una relativa estabilidad en la actividad y ganan un poco más de dinero y aquellos tienen una relación laboral encubierta con el propietario al cual nomina como “patrón” por lo tanto aparte de generar con su fuerza de trabajo ingresos propios también debe pagar el uso del medio de producción; es decir el vehículo.

Respecto de la protección social, los operadores de taxis no cuentan con ninguna vinculada a su trabajo; por lo tanto, los conductores declaran no estar protegidos, otros tienen algún tipo de seguro, como el Seguro Popular, o figuran como dependiente en el seguro de algún familiar; pero lo que resulta alarmante en esta investigación, es que la falta de protección social no es una preocupación primaria entre los taxistas; porque si este trabajador que no cuenta con un contrato ni con un empleador que le garantice dicho beneficio, pretendiera contar con un seguro social estaría obligado a recurrir al seguro independiente, para el cual deben hacer un aporte económico mensual, lo cual significaría para los conductores reducir aún más sus ingresos.

DEPARTAMENTO DE SALUD LABORAL DE LA FEDERACIÓN DE COMUNICACIÓN Y TRANSPORTE DE CC.OO. (2001), “Condiciones de trabajo y salud de los taxistas”- Madrid

Este estudio describe las condiciones laborales y de salud de los taxistas de la ciudad de Madrid, donde el taxista es un trabajador cuya categoría laboral es la de “autónomo”; por lo tanto, nada está determinado, comenzando por la inseguridad, además, no existe ni es posible una clientela estable y tiene que proveer un dinero para situaciones inesperadas, como accidentes, enfermedad, etc.

Su profesión no les asegura unos ingresos estables; sin embargo, sus gastos más significativos permanecen sin variar; por ejemplo: gastos de seguros, aportes a la empresa, gastos en el vehículo, tanto en el mantenimiento como en el gasto de combustible, etc. Un factor que influye también en la obtención de pocos ingresos es la competencia, ocasionado por la distribución descontrolada de licencias lo que genera gran cantidad de taxis circulando en la ciudad de Madrid

Uno de los aspectos soporta cotidianamente el taxista es el tráfico intenso de Madrid que a la vez origina otros problemas adicionales como el ruido, el mismo que provoca la fatiga, el estrés y la disminución del rendimiento, otro de los problemas del tráfico intenso es la contaminación principalmente por monóxido de carbono proveniente de los motores de los vehículos. La temperatura es variable y no se mantiene dentro de los límites aceptables, pues no depende sólo del trabajador, sino también del pasajero, quien puede abrir o cerrar las ventanas en función de su estado de calor, ya sea verano o invierno; pero esto al taxista le supone un cambio continuo de temperatura creando un malestar térmico. Por otro lado, estos trabajadores también son vulnerables frente a la posibilidad que el vehículo tenga fallas mecánicas o accidentes lo que a su vez perjudicaría al conductor, situación que se agrava por falta de protección social

El horario de trabajo que suelen utilizar está comprendido entre las seis y las veintidós horas, la jornada que emplean es en promedio doce horas diarias, ya sea por necesidad económica, consumismo o para mejorar rendimiento del trabajo y un 26 % de taxistas no realiza descansos mientras que el 74 % que descansa, no elige ese periodo en función a la necesidad del cuerpo, sino cuando el servicio lo permite.

MARTÍNEZ Y BACCA (2015) “Análisis de la situación laboral de los taxistas de Bogotá: aportes desde la economía” – Colombia

Esta investigación se realizó en la ciudad de Bogotá, teniendo como sujeto de estudio a trabajadores del sector de taxi, teniendo los siguientes resultados:

En lo concerniente a la categoría: modo de contratación, los entrevistados refieren los diferentes tipos de convenios que existen entre los actores principales que conforman el sector (propietarios, taxistas y empresas vinculantes). En la actualidad, los contratos realizados entre los taxistas y los propietarios son solo verbales, de arrendamiento y no existe contrato que dé cumplimiento a todos los elementos esenciales que exige la ley, así el conductor obtiene el derecho de manejar un vehículo y en contraprestación le corresponde realizar un pago al dueño; aunque las empresas no manejan contratos laborales con sus conductores, algunas intentan brindarles seguridad y comodidad tanto a propietarios como a los taxistas dentro de sus instalaciones.

Dentro de la categoría Seguridad Social se puede evidenciar que la mayoría de los conductores de cada una de las empresas de taxi no se encuentran afiliados a seguridad social como cotizantes si no como beneficiarios, algunos de ellos en caso de emergencias tienen que asistir al SISBEN (Sistema de Selección de Beneficiarios Para Programas Sociales) y la categoría a la cual pertenecen es la de nivel 3. Algunos gerentes argumentaban que no afiliaban a sus conductores a seguridad social porque la ley no los obliga a hacer esto, puesto que ellos no son empleados de la empresa, solo están en calidad de arriendo y se les considera como trabajadores independientes, por esta razón la empresa a veces colabora con algunas cosas, pero con la seguridad social no, esta debe cubrirla el mismo conductor puesto que si él no está afiliado la empresa no puede entregar la

respectiva tarjeta de operación y el carro sería ilegal y tendría grandes sanciones por circular.

2.1.2 A Nivel Nacional

MALLMA, YNGUNZA, RODAS Y FARRO (2013) “Condiciones laborales y comportamientos en salud de los conductores de una empresa de transporte público del cono norte de Lima” - Perú

En este trabajo se investigó las condiciones laborales y los comportamientos de salud de un total de 132 conductores de una empresa de transporte público del cono norte de Lima, además, se identificaron el perfil sociodemográfico y los antecedentes de salud de los participantes.

Los resultados del estudio muestran que el 97% de conductores es de sexo masculino, pero también se encontró un 3% de mujeres que desempeñan esta labor; reflejando de esta manera la inserción de la mujer en un campo laboral que por mucho tiempo fue etiquetado como un trabajo rudo y estresante destinado solo para los varones; además, de ser considerado como una labor que no requiere de mayor calificación y preparación; su trabajo está caracterizado por una alta frecuencia y por una ejecución simultánea de tareas en las que está expuesto a factores de riesgo ocupacionales durante toda su jornada laboral.

Respecto a las condiciones laborales la investigación muestra que la mayoría de conductores 74,2 % tiene un horario fijo, las jornadas de trabajo a las que se someten son desde 12 a 15 horas diarias, con una ruta fija; el viaje de ida y vuelta lo realizan de 1 a 3 veces al día recorriéndolo entre 4 y 5 horas, esta situación varía si se toma en cuenta que su salario diario depende de su productividad y rendimiento, por tal motivo optan por realizar la mayor cantidad

de “vueltas” durante el día. En otras palabras, mientras más horas de trabajo realicen mayor será su ganancia, en consecuencia, las pausas de descanso dentro de la jornada de trabajo se reducen y en el caso de esta investigación el periodo de descanso de los taxistas fueron variables entre 30 a 60 minutos entre cada recorrido, lo cual no resulta proporcional ni suficiente frente a las más de 12 horas conduciendo, siendo esta realidad opuesto a lo establecido por la ley orgánica del trabajo en su artículo 195 que concluye que la jornada laboral no debe ser mayor a 8 horas diarias.

VIGIL, (2013) “Condiciones de trabajo y enfermedades ocupacionales de los conductores de transporte público urbano de Lima Metropolitana” - Perú

En esta investigación se obtuvieron los siguientes resultados: con relación a las horas de trabajo de los conductores de la empresa ETUPSA 73; el jefe de flota de la empresa indica que cada uno de los choferes decide cuánto trabaja al día y a la semana, en coordinación con el dueño del vehículo, es así que el 39.49% de los conductores de transporte público de esta empresa trabaja 16 horas o más. En cuanto al promedio de días laborables por semana: el 41% de la población trabaja 5 días por semana, lo cual vinculado a la jornada laboral diaria sobrepasa en la mayoría de los casos las 40 horas por semana, esto implica alta demanda de energía física, por lo tanto, produce agotamiento que acompañado con pocos periodos de descanso acarrear problemas para la salud a corto y largo plazo.

El pago a los conductores es esta empresa es por porcentaje y es variable según la cantidad de pasajeros que suban durante el día; de la ganancia bruta el conductor recibe un 10%, directamente del dueño del vehículo.

A diferencia de la mayoría de empresas de transporte público a nivel nacional la empresa ETUPSA 73 si tiene un seguro de salud para sus trabajadores con la Clínica Trujillo, buscando su bienestar personal y familiar; seguro por el cual los conductores pagan la suma de S/.10.00 al mes, sin embargo, en opinión de los propios conductores este seguro no cubre ningún tipo de atención médica y es muy difícil acceder a las instalaciones de la clínica y en algunos casos ni siquiera tienen conocimiento de su ubicación.

Respecto a las condiciones ambientales, específicamente en el indicador: ruidos y contaminación, en este estudio se obtuvieron los siguientes resultados: el 4% de los entrevistados aseguró que el nivel de perturbación del ruido es muy alto, mientras que el 42% regular y el 54% bajo; en cuanto a la iluminación y radiación solar, el especialista en salud ocupacional que aportó a esta investigación indicó que existe riesgo por la exposición a rayos ultravioletas sin la protección adecuada, ya que no usan bloqueador, lo cual puede generar un cáncer a la piel, así mismo, la radiación puede generar fatiga visual y la aparición de cataratas; con relación a la exposición a la contaminación ambiental, ante la pregunta “¿Se siente afectado por los gases del vehículo?”, el 54% de conductores respondió afirmativamente; es decir más de la mitad de encuestados indicó molestias por la combustión de gases, los cuales generan en los conductores el riesgo de contraer enfermedades de tipo respiratorio.

2.2 Teoría(s) y enfoques

Modelo de Expectativas de Víctor H. Vroom. (1964).

Uno de los líderes en el desarrollo y explicación de esta teoría es el psicólogo Víctor H. Vroom. Afirmó que las personas estarán motivadas a hacer

cosas para alcanzar una meta si creen en el valor de esa meta y si pueden darse cuenta de que lo que harán contribuirá a lograrlas, Davis y Newstrom (2003:13)

La definición de estándares, metas y objetivos deben responder a estimaciones de probabilidad de logro reales, se trata de definir exigencias que representen auténticos desafíos, es decir, objetivos alcanzables, aunque con un esfuerzo adicional; las personas están motivadas o se sienten impulsadas a comportarse de cierta manera que sienten les producirá recompensas, por lo tanto, existen dos requerimientos básicos para motivar a alguien: primero el incentivo o recompensa debe ser importante para la persona y segundo esa persona deberá sentir que probablemente el esfuerzo de su parte le producirá la recompensa. Esta es la esencia de la teoría de expectativas para la motivación de Vroom.

Enfoque de los RPST – Riesgos Psicosociales del trabajo de Julio Cesar Neffa (2015).

Los factores de riesgo psicosocial en el trabajo hacen referencia a las condiciones que se encuentran presentes en una situación laboral vigente en empresas u organizaciones que se desenvuelven en un contexto histórico, económico y social determinado. Neffa identifica a la condición de empleo, al contenido y a la fuerza de trabajo, a la organización, y a los objetos y medios de trabajo como factores determinantes, los cuales actuando a través de mecanismos psicológicos y fisiológicos pueden afectar y llegar a dañar tanto a la salud física, psíquica y mental del trabajador como al desempeño de su labor.

El colectivo de trabajo debe soportar los impactos de los riesgos del medio ambiente de trabajo y determinadas condiciones de trabajo que, a pesar de las medidas de prevención, pueden provocar dolencias, enfermedades profesionales

y accidentes de trabajo de manera diferenciada para los trabajadores, según el sector de actividad y sus propias capacidades de resistencia y de adaptación.

Los RPST se articulan con las “condiciones y medio ambiente de trabajo” (C y MAT) las cuales están constituidas por los factores socio-técnicos y organizacionales del proceso de producción implantado en las condiciones de trabajo y por los factores de riesgo del medio ambiente de trabajo. Ambos grupos de factores constituyen las exigencias, requerimientos y limitaciones del puesto de trabajo, cuya combinación da lugar a la carga global del trabajo, la cual es asumida por cada trabajador, provocando de manera inmediata o mediata, efectos directos e indirectos, positivos o negativos, sobre la vida y la salud física, síquica y/o mental de los trabajadores.

2.3 Marco conceptual

Condiciones laborales: las condiciones laborales o de trabajo pueden definirse como el conjunto de factores ambientales (se refiere a las condiciones físicas en las que el trabajador desempeña sus funciones y las comodidades que este tenga para llevarlas a cabo), de tiempo de trabajo (duración de la jornada y periodos de descanso) y condiciones socio laborales (organización informal, seguridad social, etc.). (Chiavenato, 1999)

Precariedad laboral: es la incertidumbre en cuanto a la duración del empleo, la presencia de varios posibles empleadores, una relación de trabajo encubierta o ambigua, la imposibilidad de gozar de la protección social y los beneficios que por lo general se asocian con el empleo y un salario bajo. Como resultado, el trabajador se encuentra atrapado en una situación que no le permite planificar a

futuro y no cuenta con la seguridad de determinadas formas de protección social. (OIT, 2011).

Conductor: Persona natural, titular de una licencia de conducir vigente, que se encuentra habilitado para conducir un vehículo destinado al servicio de transporte terrestre de personas. (Ordenanza Municipal, N° 014-2016/MPH, 2016).

Servicio de Taxi: Servicio de transporte especial de ámbito provincial, prestado en vehículos de la categoría M1 de la clasificación vehicular, que tiene por objeto el traslado de personas desde un punto de origen hasta uno de destino señalado por quien lo contrata. La tarifa a cobrar por este servicio puede estar determinada mediante precios preestablecidos, el libre mercado o cualquier otra modalidad permitida por la ley. (Ordenanza Municipal N. ° 014-2016/MPH, 2016)

Servicio de Auto - Colectivo: Servicio de transporte realizado en el ámbito provincial, que tiene por objeto el traslado de personas en una ruta estable determinada por la Municipalidad Provincial; prestado en vehículos de la categoría M1 y M2 de la clasificación vehicular. (Ordenanza Municipal N. ° 014-2016/MPH, 2016)

Condiciones ambientales: Se refiere a las condiciones físicas en las que el trabajador desempeña sus funciones y las comodidades que este tenga para llevarlas a cabo. (Chiavenato, 1999)

Condiciones de tiempo de trabajo: Se refiere a la duración de la jornada, horario de trabajo y periodos de descanso (Chiavenato, 1999)

Condiciones socio laborales: Se refiere a la organización informal, seguridad social, ingresos, etc. (Chiavenato, 1999)

2.4 Hipótesis

2.4.1 Hipótesis general

- Las condiciones laborales de las mujeres conductoras de vehículos de transporte público: taxi y auto-colectivo - Huancayo son precarias por las condiciones ambientales, condiciones de tiempo de trabajo y las condiciones socio laborales.

2.4.2 Hipótesis específicas

- Las condiciones ambientales de trabajo de las mujeres conductoras de vehículos de transporte público: taxi y auto-colectivo – Huancayo son inadecuadas por la exposición a ruidos molestos, temperaturas extremas y contaminación del aire.
- Las condiciones de tiempo de trabajo de las mujeres conductoras de vehículos de transporte público: taxi y auto-colectivo – Huancayo son precarias por sus extensas jornadas de trabajo, horarios inestables y pocos periodos de descanso.
- Las condiciones socio laborales de las mujeres conductoras de vehículos de transporte público: taxi y auto-colectivo – Huancayo son inadecuadas porque no cuentan con seguro social y tienen ingresos reducidos.

CAPITULO III

METODOLOGÍA

3.1 Tipo y Nivel de estudio de estudio

3.1.1 Tipo de Investigación

Investigación de Tipo Básica:

Conoce la realidad en su contexto natural tal como sucede o se presenta, interpretando los hechos en correspondencia a los significados de los sujetos implicados en el proceso de estudio: estudiamos a las mujeres conductoras de vehículos de transporte público: taxi y auto-colectivo en la Provincia de Huancayo.

3.1.2 Nivel de Investigación

Investigación de Nivel Descriptiva:

A partir de las opiniones, expresiones, palabras, lenguaje, comportamiento, conductas observables se construye la información descriptiva de los hechos o fenómenos en estudio: Nuestra investigación, observa, analiza, interpreta y describe las condiciones laborales de la mujer conductora de transporte público.

3.2 Diseño

Investigación Cualitativa Etnográfica:

Describe y analiza el modo de vida de una unidad social concreta. Se aborda el objeto de estudio con miras a comprender e interpretar una realidad que interactúa con un contexto más amplio, con la finalidad de obtener conocimientos y planteamientos teóricos más que de resolver problemas prácticos.

3.3 Carácter

Investigación de Carácter Cualitativo:

Investigación cualitativa, cuyo objetivo es observar, entender e identificar a las mujeres conductoras de transporte público: taxi y auto colectivo en la provincia de Huancayo.

3.4 Unidad de análisis, población y muestra.

3.4.1 Unidad de Análisis

Mujeres conductoras de vehículo de transporte público: taxi y auto colectivo de la provincia de Huancayo.

3.4.2 Población

8 conductoras de vehículo de transporte público identificadas, específicamente de servicio de taxi y auto colectivo.

3.4.3 Muestra

El tipo de muestra es intencional, criterial o con consentimiento de la población, deliberadamente se discriminan a 4 conductoras de servicio taxi y a 4 conductoras de servicio de auto colectivo para ser observadas y/o analizadas.

3.5 Método de investigación

La Etnografía: Método de Investigación cualitativa que busca describir a las personas, sus costumbres, su cultura, consiste en descripciones detalladas de situaciones, eventos, personas que son observables, toma lo que los participantes dicen, sus experiencias, tal como lo expresan. Utiliza la observación participante, el investigador se involucra en los escenarios donde se producen los hechos.

La Hermenéutica: Procedimiento de carácter cualitativo que parte de la observación de los fenómenos, recopilación de evidencias cualitativas para la posterior interpretación, conjeturas y juicios.

3.6 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Técnica: entrevista

La entrevista es una técnica de recopilación de información mediante una conversación profesional, con la que además de adquirirse información acerca de lo que se investiga, tiene importancia desde el punto de vista educativo; los

resultados a lograr en la misión dependen en gran medida del nivel de comunicación entre el investigador y los participantes en la misma.

Instrumento: entrevista en profundidad

Informantes: Mujeres conductoras de transporte público: servicio de taxi y auto - colectivo

3.7 Métodos de análisis de datos

Luego de la captura de información se procede a codificar; es decir, agrupar los datos obtenidos en categorías que concentran las ideas, conceptos o temas similares descubiertos. (Rubin, 1995).

Posteriormente se relaciona las categorías obtenidas en el paso anterior, entre sí y con los fundamentos teóricos de la investigación. El proceso de codificación fragmenta las transcripciones en categorías separadas de temas, conceptos, eventos o estados; fuerza al investigador a ver cada detalle, cada cita textual para determinar qué aporta al análisis. Una vez que se han encontrado esos conceptos y temas individuales, se deben relacionar entre sí para poder elaborar una explicación integrada. Al pensar en los datos se sigue un proceso en dos fases, primero, el material se analiza, examina y compara dentro de cada categoría y luego el material se compara entre las diferentes categorías buscando los vínculos que puedan existir entre ellas.

CAPITULO IV

RESULTADOS Y DISCUSION

4.1 Análisis de los resultados

La situación laboral en el Perú y en la Provincia de Huancayo está caracterizada por la segregación ocupacional, que consiste en un reparto de tareas entre hombres y mujeres, por creencias, estereotipos o la cultura de nuestra sociedad; habiendo una asignación de aquellas actividades de mayor valor social a los hombres y de las tareas de reproducción social a las mujeres. Tradicionalmente en el sector transporte se ha visto solo la participación de los hombres; sin embargo, en los últimos años las mujeres han superado esas brechas laborales y han logrado insertarse con conductoras de vehículos de transporte público siendo la necesidad económica la razón principal que lleva a vincularse a este tipo de actividad.

De las conductoras entrevistadas, 4 son conductoras de taxi y las otras 4 son conductoras de auto-colectivo, con diferentes grados de instrucción (superior completo e incompleto, secundaria completa e incompleta), sus edades oscilan de los 25 a los 51 años de edad y en su mayoría son madres solteras.

Para nuestro estudio se entrevistó a mujeres conductoras propietarias de su vehículo y conductoras que alquilan la unidad. Las dueñas del vehículo establecen una relación contractual con la empresa por el uso del logotipo pero si el vehículo es alquilado, es el dueño de la unidad quien solicita el ingreso a la empresa y en ambos casos las conductoras abonon diariamente un monto denominado “tributo”; ninguna de las entrevistadas tiene contrato formal que impliquen beneficios para ellas ni evidencie vínculo laboral con las empresas. Las conductoras que trabajan con vehículo alquilado solo tienen un acuerdo verbal con los propietarios y es precisamente por eso que se sienten vulnerables ante la posibilidad de perder el trabajo. En todos los casos las entrevistadas tienen que hacer pagos para ingresar a sus respectivas empresas; los autos – colectivos pagan a la municipalidad de su jurisdicción por la habilitación del conductor y la tarjeta de circulación y los taxis además de pagar a la municipalidad desembolsan dinero a la gerencia por el uso del logotipo.

4.1.1 Condiciones Ambientales

A. Ruidos:

a) ¿A qué tipo de ruidos se expone en sus jornadas de trabajo?

“**Entrevistada N° 1:** Al sonido del claxon, **Entrevistada, N° 2:** Todo lo que es transporte, todo lo que es ruido de los carros, **Entrevistada N° 3:** A la bocina de los vehículos más que nada y la bulla de los parlantes de los centros comerciales, **Entrevistada N° 4:** Muchos suenan el claxon innecesariamente,

Entrevistada N° 5: Más que nada a las bocinas, hay muchachos que se compran unas bocinas para hacer asustar a todos, **Entrevistada N° 6:** Al claxon más que nada, **Entrevistada N° 7:** Al claxon y ahora de los candidatos que están haciendo sus campañas, **Entrevistada N° 8:** Al ruido más que nada de los autos y combis.”

***Interpretación:** Existen sonidos exteriores no deseados provocado por las actividades humanas, los conductores de vehículos emiten y reciben ruidos durante la jornada. De las 8 entrevistadas, todas refieren que el ruido al que generalmente se exponen es al claxon o bocina, de igual forma algunas mencionan que la bulla de los parlantes de los centros comerciales y el ruido de los carros son los más frecuentes. Y en épocas electorales se exponen a ruidos de las campañas publicitarias de los candidatos*

b) ¿Cómo le afecta los ruidos a los que está expuesto durante su jornada de trabajo?

“**Entrevistada N° 1:** Al oído, estresa, molesta; por ejemplo, cuando entras al centro es ti ti ti y todos los días, eso estresa, **Entrevistada N° 2:** A veces cuando hay exceso de calor los autos empiezan a tocar la bocina, **Entrevistada N° 3:** En la salud es estresantes que todos te estén tocando la bocina, **Entrevistada N° 4:** La bulla de los parlantes de las tiendas comerciales es muy fuerte y aturden , **Entrevistada N° 5:** Estresa, **Entrevistada N° 6:** A una nos tensiona, por ejemplo, una está haciendo o esta parada recogiendo un pasajero y los taxistas te tocan la bocina fuerte, esos que tienen su bocinasa y a una le incomoda, nos estresa, **Entrevistada N° 7:** Al oído, nos estresa. A veces duele la cabeza con mucho ruido. La bulla es más estresante, pero a

veces no se puede evitar, **Entrevistada N° 8:** Siempre afecta en todo no? Psicológicamente eeee, sobre todo en lo auditivo. Es estresante más que nada por el congestionamiento que se produce.”

***Interpretación:** Los sonidos producidos por los vehículos producen efectos negativos en las personas, los efectos nocivos son los cuadros de estrés, compromete el metabolismo y el sistema inmune. De las 8 entrevistadas, la mayoría refieren se siente estresada, tensionada e incómoda con los ruidos a los que se expone durante su jornada de trabajo. Además, una de ellas menciona que esos ruidos le producen dolor de cabeza.*

B. Temperatura:

a) ¿A qué temperaturas se expone durante su jornada de trabajo?

Entrevistada N° 1: En el carro hace demasiado calor, pero eso es nuestro trabajo, que podemos hacer., **Entrevistada N° 2:** A veces cuando hay exceso de calor, tanto que te sofocas, tiendes a transpirar y todo eso, pero en el frío cuando llueve si ya no salgo porque a veces no hay pasajero y es por las puras estar saliendo, más gastas en combustible y mejor guardas tu carro y descansas, **Entrevistada N° 3:** Al calor más que nada el calor es lo que más me afecta, **Entrevistada N° 4:** Por las mañanas hay bastante frío, son por temporadas, en invierno hay hielo y el verano hay demasiado calor, **Entrevistada N° 5:** Al calor que empieza 11 o 12, hasta las 3 y de ahí empieza a bajar el frío lo podemos mantener porque el carro es un poco caliente y por el motor que calienta o puedes usar la calefacción, **Entrevistada N° 6:** Generalmente al sol porque por decir ahorita estamos a tiempo medio tu

sientes que está caliente., **Entrevistada N° 7:** La temperatura que todos los días hace sol, **Entrevistada N° 8:** Más que nada al calor en las tardes, en las mañana no hace mucho frio porque estás aquí adentro.

***Interpretación:** Las conductoras de vehículos se exponen a temperaturas extremas comprometiendo su salud. Las 8 entrevistados refieren que en determinadas horas el calor es intenso o se eleva la temperatura del vehículo y les afecta en mayor grado en comparación al frio, debido a que se encuentran dentro del vehículo y muchos de estos tienen calefacción; sin embargo cuando el frio se intensifica durante las mañanas también termina por afectar a las conductoras.*

b) ¿Cómo le afecta estas temperaturas?

Entrevistada N° 1: A eso de las 11, 12 hasta las 3 es un calor intenso que te sofocas. En mi salud no creo que me sienta afectado, más que el estrés, la migraña, ahí si se mezcla el calor, la bulla, el sonido, todo es un poco que te estresa. Si trabajas hasta muy noche siempre que te agripas o una tosecita pero eso es algo curable yo creo. **Entrevistada N° 2** A veces cuando hay exceso de calor, tanto que te sofocas, tiendes a transpirar y todo eso, **Entrevistada N° 3:** Me afecta en la vista, en la visión, te quema la piel eso más que nada, **Entrevistada N° 4:** Amigdalitis porque paro con la ventana abierta. Pero uno se adecua al frio y al calor, **Entrevistada N° 5:** Duele la cabeza con tanto calor, a mí personalmente me empieza a doler la cabeza, a transpirar, por eso a esa hora no tomo turno y me voy a descansar, **Entrevistada N° 6:** El calor nos afecta la piel. Con el frio, no sé qué día esteee, no sé qué tipo de frio me produce ronchas y escozor que la única manera es de irme a mi casa abrigarme

bastante y se me pasa., **Entrevistada N° 7:** Con el frio a veces te resfrías no? La gripe, la tos y el calor te dan pues bochorno. **Entrevistada N° 8:** Los pies más que nada te duele en el frio, el calor es sofocante. Por más que el vehículo este abierto el calor es fuerte. En las noches en el frio las amígdalas se te inflaman.

***Interpretación:** Las elevadas temperaturas producen calor en las conductoras de vehículos, esto compromete el estado biológico o emocional del conductor; nuestros informantes refieren que el calor les afecta produciéndoles dolor de cabeza, transpiración, bochorno, sofocación y una de ellas aduce que le afecta la salud de su piel, mientras que el frio intenso de las mañanas y las noches les produce gripe, tos, inflamación de amígdalas, rochas y escozor.*

C. Contaminación Del Aire

a) ¿Durante las jornadas hay humo, gases, otros?

Entrevistada N° 1: En el ambiente mismo que estamos en el transporte, como vez todo es contaminante ahora, yo por ejemplo estoy en el humo y es el trajín de todos los días, **Entrevistada N° 2:** Al dióxido de carbono, hay algunos carros que son muy viejitos normalmente eso carros grandes que van a Jauja, los curster, esos carros botan demasiado dióxido de carbono tanto que a veces empaña toda la luna lo único que para eso es bueno la leche, tienes que tomar harta leche y bastante líquido porque también te afecta a los riñones estar sentada, **Entrevistada N° 3:** Al polvo y al smock de los vehículos, **Entrevistada N° 4:** Los carros que botan ese humo negro, **Entrevistada N° 5:** En los humos si son de los carros petroleros, de las combis más que nada

porque todos los autos son petroleros o convertido a gas, el polvo es poco porque las pistas son asfaltadas, donde no hay pista ahí hay polvo, **Entrevistada N° 6:** Si, los humos y gases de los carros. **Entrevistada N° 7:** Si, el humo, bastante monóxido de los carros, **Entrevistada N° 8:** Si hay humos, gases y polvo; por ejemplo, de los carros que no llegan a cambiar sus repuestos salen unos humos.

***Interpretación:** Las conductoras de vehículo se exponen a gases tóxicos producto de los motores de combustión interna como el monóxido de carbono. Las entrevistadas mencionan que, si existe presencia de humos, gases y polvo durante su jornada de trabajo, y la mayoría indica que el monóxido de carbono emitido por los vehículos antiguos y a los que no se les cambia los repuestos son los más frecuentes.*

b) ¿Se siente afectado por los polvos, gases y humo durante su jornada de trabajo?

Entrevistada N° 1: Uno por ejemplo cuando te vas y te lavas la cara, te limpias o te suenas la nariz, ves humo, negro no es normal sale negro prácticamente,

Entrevistada N° 2: No, yo soy de tomar mi agua de cebada, aunque la mayoría de varones no quizás a largo plazo si afecta, pero yo no lo veo este trabajo como algo estable por eso estoy estudiando., **Entrevistada N° 3:** Más

que nada en los problemas respiratorios, como amigdalitis, Incomoda cuando es fuerte, cuando estas detrás de esos carros, **Entrevistada N° 4:** Por ahora no

siento nada pero me supongo que de algo me está afectando. **Entrevistada N°**

5: Si, a veces duele la cabeza, a veces las tuberías que están mal de las combis a veces botan humo negro, y en eso hay un olor feo, en mi salud al pulmón, al

oler te expones a un olor nauseabundo y duele la cabeza, al menos yo tengo mi nariz muy sensible que ya me duele el cien, **Entrevistada N° 6:** Afecta a la vías respiratorias, **Entrevistada N° 7:** Si por ejemplo cuando hay carros que botan bastante monóxido te arden los ojos, te pica la garganta., **Entrevistada N° 8:** Hace mal al olfato y a la sangre, por eso según qué converse con un médico me dijo que debo tomar bastante leche y yo hago eso.

***Interpretación:** Conductor expuesto a los gases, el monóxido de carbono originado por la combustión de la gasolina, la inhalación compromete el organismo, vías respiratorias, el pulmón, lo que asociado a los ruidos y al calor hace de las jornadas situaciones agotadoras. La mayoría de entrevistadas se siente afectada por los humos, gases y polvo los cuales le producen molestias inmediatas tales como dolor de cabeza, malestar por los olores nauseabundos, ardor en los ojos y afección en las vías respiratorias; sin embargo, dos de las conductoras entrevistadas menciona que no sienten estos malestares, pero son conscientes que estos contaminantes afectaran su salud a largo plazo.*

c) ¿Considera que existe una adecuada ventilación en su vehículo?

Entrevistada N° 1: Si porque es para beneficio mío y de mis pasajeros también. **Entrevistada N° 2:** Si, tiene buena ventilación todo de mi carro está bien, no me preocupo de eso., **Entrevistada N° 3:** Si. **Entrevistada N° 4:** Si, cuando las ventanas se abren, como es acceso público, ellos abren, cierran, eso contribuye a la ventilación y a que la molestia sea menos, **Entrevistada N° 5:** Si., **Entrevistada N° 6:** Mmmm sí, **Entrevistada N° 7:** Si hay adecuada ventilación., **Entrevistada N° 8:** Si, si tiene adecuada ventilación

***Interpretación:** Un sistema de ventilación adecuado en los vehículos de transporte público propicia la calidad de atención al usuario y propicia la integridad del conductor, disminuye la temperatura, desciende el calor y asegura la circulación del aire. Todas las conductoras entrevistadas mencionan que sus vehículos tienen una adecuada ventilación, pero las expone a la inhalación de humo gases y polvo.*

4.1.2 Condiciones de Tiempo de Trabajo

A. Jornadas de Trabajo

a) ¿Cómo es su jornada de trabajo?

Entrevistada N° 1: Son 12 horas, salgo de 6 de la mañana a 11 de la mañana, como es mi carrito mismo me voy a cocinar, luego salgo a las 3, desde las 3 hasta a las 8,9, 10., **Entrevistada N° 2:** Es 11 horas de trabajo. Hay días que trabajo 8 horas, pero menos de 8 horas no tal vez quizá un poquito más. **Entrevistada N° 3:** Todos los días a excepción de los domingos. De 8 a 12 y de 1 hasta las 10 de la noche un promedio de 10 a 12 horas, **Entrevistada N° 4:** Un promedio de 10 a 11 horas, porque el almuerzo y el desayuno y un poquito de descanso, **Entrevistada N° 5:** No son largas porque descanso, **Entrevistada N° 6:** Un promedio de 9 a 10 horas. **Entrevistada N° 7:** Si junto las horas de trabajo que hago taxi y movilidad escolar son largas las jornadas no? Pero solo taxi no es mucho., **Entrevistada N° 8:** Mmmmm, un promedio de 7 a 8 horas.

***Interpretación:** La jornada de trabajo de la mayoría de las mujeres conductoras entrevistadas es manejada por ellas mismas y están*

sujetas a su necesidad de obtener ganancias. En este contexto sus jornadas superan las 8 horas llegando incluso a 12 horas de trabajo en algunos casos; sin embargo, algunas trabajan solo 7 horas considerando cortas estas jornadas.

b) ¿Cómo le afecta su jornada de trabajo?

Entrevistada N° 1: Afecta por ejemplo en el día de la madre estoy un rato en la mañana con mis hijos, un pequeño desayuno y luego a trabajar, claro si regreso a las 2 de la tarde, volvemos a almorzar, les dejo en la casa y luego otra vez a trabajar, en esos días festivos no comparto pero eso si les digo que es ahí donde más aprovechamos, y pasa la semana y cuando baja la plaza ahí es cuando compartimos recién y mis hijos entienden eso. **Entrevistada N° 2:** A veces si porque sales más cansada y te agotas más pero quizá porque una necesita hacemos un poco de esfuerzo. **Entrevistada N° 3:** Si me afecta porque no estoy en mi casa con mis hijas eso me afecta más. **Entrevistada N° 4:** De todos modos, una se va adecuando. Si me siento a gusto, en mi vida familiar en parte afecta, me gustaría estar con mi hija más tiempo. **Entrevistada N° 5:** Mmmmm, no me afecta mucho. **Entrevistada N° 6:** Es cansado estar sentada todo el tiempo. Y también me afecta lo que es la gastritis y tengo hígado graso, tal vez por la comida a deshora, pero estoy en tratamiento. **Entrevistada N° 7:** No me afecta mucho porque me da tiempo de estar con mis hijos y descansar. **Entrevistada N° 8:** No me afecta mucho porque soy independiente.

Interpretación: *Las entrevistadas quienes mencionaron que sus jornadas eran largas y superaban las 10 horas de trabajo se sienten afectadas en el aspecto familiar porque las largas horas de labor*

no les permite pasar mucho tiempo con sus hijos(as), además se sienten cansadas. Por otro lado, dos entrevistadas mencionan que el hecho de ser independientes y decidir sus horas de trabajo les permite descansar y dar más tiempo a sus hijos(as). Aparentemente tener un trabajo independiente resulta ser ventajoso; sin embargo, se convierte en esclavizador en el afán de lograr mayores ingresos.

c) ¿Se siente a gusto con su jornada de trabajo?

Entrevistada N° 1: Ahí más o menos. **Entrevistada N° 2:** No mucho porque no son muchas horas. **Entrevistada N° 3:** Ahí, más o menos. **Entrevistada N° 4:** Sí, no hay de otra, para sacar o cubrir el diario. **Entrevistada N° 5:** Si, porque yo misma manejo mi jornada. **Entrevistada N° 6:** Mmmm bueno a veces sí. **Entrevistada N° 7:** Si, sí. **Entrevistada N° 8:** Mmmm, sí.

***Interpretación:** Las jornadas con varias horas de trabajo, produce cansancio, desgano, afectando la calidad del servicio y genera una satisfacción media. La mayoría de entrevistadas si se siente a gusto con su jornada de trabajo; pero sus expresiones y la forma como responden a la pregunta da la impresión que están resignadas y acostumbradas a sus horas de trabajo que ya no les produce mayor incomodidad.*

d) ¿Cómo se siente al finalizar su jornada de trabajo?

Entrevistada N° 1: Cansancio en la cintura, como estas en un mismo plan, si molesta. **Entrevistada N° 2:** Al finalizar, me siento cansada agotada pero me doy mi baño y descanso, hay días que si me quedo dormida y también hay días

que descanso temprano y me levanto temprano. **Entrevistada N° 3:** cansada. **Entrevistada N° 4:** Agotada y cansada. **Entrevistada N° 5:** Cansada y la vista, llego a mi casa, me tengo que lavo los pies y tirarme a la cama para descansar un poco para después de ahí acostarme, me incomoda la cintura y la vista. **Entrevistada N° 6:** Cansada, cansada. **Entrevistada N° 7:** Cansada, siempre duele la espalada por la postura que estas a veces, los riñones, pero leve no es fuerte. **Entrevistada N° 8:** Cansada jaja, llego a mi casa, ceno ya después me duermo seca, llegas muerta, aquí trabaja los oídos, las manos, la vista. La columna me duele por estar sentada todo el día.

***Interpretación:** Las jornadas de trabajo extensas, agobiantes, con posturas incomodas producen cansancio, dolores musculares y compromete el desempeño del rol parento filial. Todas las conductoras entrevistadas indican que se sienten cansadas al finalizar su jornada de trabajo, algunas tienen dolor en la espalda, la columna y la cintura, así mismo sienten la vista agotada y los primero que hacen al llegar casa es descansar y quedarse dormida.*

e) ¿Labora en días festivo?

Entrevistada N° 1: Si, en el día de la madre, día del padre, fiestas patrias y navidad, ahí es donde más laboramos porque hay más plaza. **Entrevistada N° 2:** No. **Entrevistada N° 3:** Si. **Entrevistada N° 4:** Si, porque tengo que trabajar. **Entrevistada N° 5:** No, estoy acostumbrada a no trabajar en días festivos y los domingos. Esos días las personas usan más taxis y no colectivos. **Entrevistada N° 6:** No. **Entrevistada N° 7:** Sí, la movilidad escolar se suspende en días festivos, entonces si trabajo. Esos días saco más. **Entrevistada N° 8:** Sí, porque es donde hay más movimiento. Pero navidad

no porque es un tráfico horrible, haciendo una carrera te pasas 2, 3 horas y consumes más combustible.

***Interpretación:** Las mujeres conductoras laboran en días festivos. El mercado muestra dos situaciones marcadas, una, baja el número de pasajeros para autos colectivos y para las taxis se incrementan, ellas establecen sus alternativas. Las 4 mujeres taxistas entrevistadas si laboran en días festivos porque son precisamente esas fechas donde tiene más ingresos. Por otro lado, solo una de las mujeres conductoras de auto – colectivo trabaja en días festivos y las otras tres no lo hacen porque afirman que en esas fechas las personas hacen más uso de taxis que de colectivos.*

B. Horario de trabajo

a) ¿Cuál es su horario de trabajo?

Entrevistada N° 1: Yo trabajo de 6 de la mañana hasta 11 de la mañana, a las 11 me voy hago mis compras, me pongo a cocinar, llegan mis hijos, almorzamos hasta las 3 descanso y a las 3 vuelvo a salir hasta las 9, 10 de la noche. Fines de semana si hasta la 1:00 a.m., más de las 1:00 de la mañana no trabajo, los viernes, sábados y los domingos hasta media noche, porque los fines de semana hay más movimiento, más compromisos y hay más plaza y eso aprovechamos. **Entrevistada N° 2:** Trabajo de lunes a viernes sábado y domingo estudio. Trabajo horas como quien dice horas puntas, por ejemplo, salgo en hora de 6:00 a 12:30 que son hora escolar, me voy a tomar mi desayuno como a las 8:30, salgo a las 10:30 hasta las 2:00 o 1:30 que me voy a almorzar y salgo a las 4:00 hasta las 8:00 de la noche y descanso. No hay horario de llegada ni horario de salida, simplemente tu sales a la hora que

quieres y a la hora que llegas al paradero puedes almorzar sea a la 1 o a las 2, uno no sabe el horario fijo que puedas almorzar. **Entrevistada N°3:** Todos los días de 8 a 12 y de 1 hasta las 10 de la noche a excepción de los domingos. **Entrevistada N° 4:** Mi trabajo es desde las 6:15 hasta las 9 a 9:30. **Entrevistada N° 5:** De lunes a sábado. Yo salgo 6:30 de la mañana a trabajar, en la mañana hago cuatro vueltas y de ahí me voy a mi casa a almorzar y de salgo a las 3:30 hasta las 9, 9:30 de la noche ósea hago un promedio de 8 vueltas o 9 vueltas diarias. **Entrevistada N° 6:** Yo salgo a las 7:30 a.m., estoy empezando el trabajo, o sea la ruta a las 7:40 a.m., estoy yendo a mi casa almorzar a las 2:00 o 2:30 p.m., vuelvo a salir a las 4:00 o 4:30 p.m. hasta las 9:00 o 10:00 de la noche. **Entrevistada N° 7:** Yo salgo a las 7:00 de la mañana hasta las 9:00 a.m. hago movilidad escolar, luego salgo otra vez a las 12:30, hasta las 3:00 p.m. recojo mis niños, de allí me voy para mi casa hasta las 5:00 p.m. y desde las 5 hasta las 11 de la noche trabajo. **Entrevistada N° 8:** Yo trabajo de 9:00 a.m. a 12:00 m. ahorita ya me voy a recoger a mi hijita a la escuela, por las tardes de 3:00 a 7:00 p.m.

Interpretación: *Relativamente al laborar como conductoras de vehículos le da un margen de disponibilidad de tiempo que es manejado de acuerdo a la situación personal de cada una. Todas las entrevistadas definen su horario de trabajo y empiezan en promedio a las 6:30 de la mañana, posteriormente descansan una hora y hora y media para tomar desayuno y continúan trabajando para luego descansar y almorzar. Culmina el día a las 07:30 p.m., a las 09:30 p.m. y otras conductoras trabajan hasta las 11:00 de la noche. En todos los casos el horario varía los sábados y domingos*

porque se dan más tiempo para descansar; sin embargo, una de las entrevistadas los fines de semana trabaja hasta las 01:00 de la madrugada.

b) ¿Cómo se siente con su horario de trabajo?

Entrevistada N° 1: Mmmm, ahí, es que hago lo posible por darme tiempo para otras cosas. **Entrevistada N° 2:** Me siento satisfecha porque el horario lo tomo yo misma, no es como cuando tienes un jefe, de tal hora a tal hora, salida no; soy independiente, por eso trabajo las horas que quiero. **Entrevistada N° 3:** Si, bien. **Entrevistada N° 4:** Sí, hay q acostumbrarse es parte del trabajo. **Entrevistada N° 5:** Sí, me siento bien. **Entrevistada N° 6:** Bien, al menos me doy tiempo, yo decido. **Entrevistada N° 7:** Si. **Entrevistada N° 8:** Mmmmm ahí está bien.

Interpretación: Todas las entrevistadas se sienten satisfechas con su horario de trabajo porque son ellas mismas quienes lo establecen y según ellas mencionan no hay quien les controle su hora de inicio y fin de su labor.

C. Periodo de descanso

a) ¿Se siente satisfecho con el tiempo de receso que tiene al día?

Entrevistada N° 1: Sí. **Entrevistada N° 2:** De lunes a viernes descanso 2 horas. A veces no me siento cómoda porque quisiera descansar más o tomarme más de tiempo para mí, para realizar otro tipo de actividades. A veces lo que hago es dormir una hora por lo mucho y luego salgo a trabajar. **Entrevistada N° 3:** Para el desayuno 1 hora o media hora que coma así de rápido y descanso un rato y salgo a trabajar. **Entrevistada N° 4:** Si, puedo tomar mis alimentos,

puedo descansar, si me siento satisfecha. **Entrevistada N° 5:** Si, porque uno se adecua, hay ratos en que se hace una cola de carros y te demoras en salir y también hay días en que no hay carros y no tienes que esperar la salida. **Entrevistada N° 6:** Si. **Entrevistada N° 7:** Sí, porque yo misma hago mi receso. **Entrevistada N° 8:** Si, si en las mañanas descanso y en las tardes también. **Entrevistada N° 9:** Mmmm sí, yo por ejemplo me levanto hago mi desayuno y estoy hasta las 9:30 o 10:00 a.m. casi 3 horas más otras 3 horas casi 6 horas descanso y ya pues como dicen en aquí si tú quieres ganar más trabajas más, pero si quieres ganar menos ya pues. Cuando tengo más gastos tengo que esforzarme más.

***Interpretación:** Conviene enfatizar que la empresa no establece los periodos de descanso tanto a las conductoras con vehículo propio o alquilado, es una decisión de cada una. La mayoría de entrevistadas se sienten satisfechas con su tiempo de receso porque ellas deciden cuando y que tiempo descansar durante el día y generalmente lo hacen después del desayuno y después del almuerzo. Excepto una de ellas que desearía tener más tiempo para descansar y para hacer otro tipo de actividades.*

b) ¿Cuáles son sus días de descanso?

Entrevistada N° 1: No tengo días de descanso fijo, aprovecho los días que hay poca plaza. **Entrevistada N° 2:** sábados y domingos que voy para estudiar y eso porque tengo que estudiar sino pues trabajo todos los días. **Entrevistada N° 3:** Los domingos estoy con mis hijas, hacemos deporte. **Entrevistada N° 4:** Solo domingos y los días en el que el carro hace su mantenimiento que es una vez al mes.

Entrevistada N° 5: Los domingos y los sábados medio día.

Entrevistada N° 6: No tengo un día específico, porque como te digo mi trabajo es independiente, el día que yo crea conveniente descanso, no trabajo también varios días otros trabajo continuamente, dependiendo no? **Entrevistada N° 7:** A la semana los domingos al

medio día descanso. **Entrevistada N° 8:** No tengo días de descanso, los domingos a medio día más que nada. A partir del mediodía, de la 1:00p.m. estoy descansando.

***Interpretación:** Por las características del vínculo que establece la conductora con la empresa, es la conductora quien establece los días de descanso. Las entrevistadas mencionan que sus días de descanso no son fijos, que aprovechan los días donde no hay mucho trabajo, cuando el carro está en mantenimiento o simplemente cuando lo crean conveniente; pero la mayoría de veces descansan los sábados y domingos, los sábados a partir del mediodía y todo el domingo o solo los domingos a partir del mediodía.*

c) **¿Su periodo de descanso le permite realizar actividades recreativas, tomar sus alimentos y dormir por lo menos ocho horas al día?**

Entrevistada N° 1: Mmmm no mucho porque trabajo hasta largas horas de la noche. **Entrevistada N° 2:** Sí, tengo clases a las 7 de la mañana, lo único sábado que tengo clases a las 7 de la mañana, me levanto a las 6, si descanso bien, domingo tengo clases a las 11 de la mañana y me duermo hasta las 9 o 10 de mañana y recién voy a estudiar. **Entrevistada N° 3:** El tiempo que les doy a mis hijas trato de darles tiempo de calidad, si estoy en mi casa una horita, esa hora disfruto con ellas, estoy con ellas, hablo con mis hijas, ósea trato de

hacer lo mejor que pueda, en la hora de desayuno, almuerzo y en la cena estoy con ellas, de donde sea yo vuelvo a estar con mis hijas. **Entrevistada N° 4:** Si. **Entrevistada N° 5:** Si. **Entrevistada N° 6:** Sí, pero tengo problemas con el sueño porque no puedo dormir. **Entrevistada N° 7:** Sí, sí. **Entrevistada N° 8:** Diario tomo mis alimentos adecuadamente, no es como cuando estaba en el otro trabajo, comía dos cucharas y ya me iba; en cambio en aquí tomo mi desayuno hasta las 9:00 a.m. despacio, ¿no?, llevo a mis hijos a su jardín, vuelvo. Almuerzo igualito a la 1:30 p.m. hasta las 2:00 p.m. los domingos a partir de las 1:00p.m. ya me voy a pasear.

Interpretación: las conductoras entrevistadas afirman que sus periodos de descanso les permiten realizar actividades recreativas, toman sus alimentos adecuadamente y dormir bien, salvo excepción de una entrevistada quien trabaja hasta altas horas de la noche porque necesita percibir mayores ingresos.

4.1.3 Condiciones Socio laborales

A) Seguro Social

a) ¿Ha sufrido accidentes realizando su trabajo?

Entrevistada N° 1: Si he tenido choque por irresponsabilidad de mí misma por estar con el celular manipulando, por descuido de mi he tenido choque, pero mas no, eso fue hace 5 o 6 años atrás. Yo estaba manejando y estaba con mis hijitos y un sobrino mío y que paso que dos carros se habían chocado en lobato y real y de casualidad, me han llamado al celular y yo quise contestar y no pude y como se habían chocado los dos yo me mande tras del carro, ósea es como si hubiera habido un triple choque, he tratado de reaccionar pero

igualito no he podido evitar el hoque ósea yo soy consciente y digo que por estar manipulando el celular, por irresponsabilidad mía he ocasionado el choque, nadie se lastimo pero el carro ha estado 3 o 2 días y medio en el taller, han tenido que planchar y pintar para volver a salir, si me perjudico porque son 2 días que ya no hay ingresos. **Entrevistada N° 2:** Aquí no, yo soy muy cuidadosa de esa parte yo no tengo ni un choque, ni me han chocado, ni he chocado, dos años que conduzco y no. **Entrevistada N° 3:** Si, he tenido varios choques, solo se ha malogrado el vehículo. **Entrevistada N° 4:** Si, por ejemplo, cuando tuve un choque con una moto que el señor estaba ebrio, pero como el señor estaba mareado ha tenido que cubrir los gastos, claro que a mí me ha perjudicado los días que no he trabajado, hasta que hayan reparado lo que se ha dañado. **Entrevistada N° 5:** Gracias a Dios 2 nomas, pero no eran fuertes sino eran leves. Uno fue por el semáforo, fue en Puno y Libertad, el semáforo para mí era verde, cundo yo miro estaba verde, paso un carro de arriba rápido, entonces yo toco mi bocina y yo seguía entrando confiado porque seguía verde y la otra bajada y me agarro la puerta y me doblo, pero para él también estaba verde, confiados el verde yo verde entramos confiados. Me afecto más de 15 días el carro en el taller. **Entrevistada N° 6:** Pequeños, a veces te rosan, pero accidentes considerables no. **Entrevistada N° 7:** Accidentes no, bueno donde a mí me haya pasado algo no, pero si he chocado por descuido de ambos conductores, del que choque y mío. **Entrevistada N° 8:** No, gracias a adió no.

***Interpretación:** Considerando las características del trato con la Empresa, el conductor asume los riesgos, decide si se afilia a un seguro personal establece los cuidados personales considerando*

que es propietario del vehículo, mucho más si tiene la unidad móvil la condición de alquiler y las condiciones de transportar a seres humanos, es elemental evitar accidentes de tránsito. Ninguna de las entrevistadas está segura al volante, pues la mayoría afirma haber sufrido accidentes durante su jornada de trabajo; siendo los choques los más recurrentes, que, aunque no provocaron pérdidas humanas si ocasionaron daños materiales; los cuales dejaron a las conductoras sin trabajo durante varios días, según la gravedad del choque y en consecuencia dejaron de percibir ingresos.

b) ¿Usted cuenta con seguro social?

Entrevistada N° 1: Sí, con SIS. Me gustaría contar con seguro sería interesante, si aportaría dependiendo de qué tipo de seguro, si me cubre a mi o hay tipos de seguro familiar quien no va a querer que toda su familia esté asegurada. **Entrevistada N° 2:** Tengo el SIS. **Entrevistada N° 3:** Por mi esposo estoy asegurada, pero la empresa no nos da nada. **Entrevistada N° 4:** No, no tengo ni SIS. **Entrevistada N° 5:** No, dice porque yo trabajo con el banco, siempre uno saca dinero del banco por eso no me pueden afiliar a la SIS. **Entrevistada N° 6:** Solo con el SIS. **Entrevistada N° 7:** Con el SIS. **Entrevistada N° 8:** No, bueno tengo SIS.

***Interpretación:** la mayoría de las entrevistadas solo cuenta con el seguro integral de salud (SIS), una de ellas es derecho habiente de su esposo y el resto no cuenta con ningún tipo de seguro porque según menciona una de ellas obtuvo un préstamo en un banco y por lo mismo no le permiten afiliarse al SIS.*

c) **¿Cómo afronta los requerimientos de salud de usted y su familia?**

Entrevistada N° 1: Yo misma, de forma particular o con el SIS. **Entrevistada N° 2:** Particular. **Entrevistada N° 3:** Como estoy asegurada por mi esposo, así. **Entrevistada N° 4:** Económicamente de mí, de mi propio bolsillo, de mis propios recursos, pero si me gustaría. **Entrevistada N° 5:** Particularmente, privado. **Entrevistada N° 6:** Buena yo misma no? O con el SIS. **Entrevistada N° 7:** Con el SIS. **Entrevistada N° 8:** Mmmm nos vamos al hospital con su SIS.

Interpretación: Las conductoras entrevistadas afrontan sus requerimientos de salud y los de su familia con el SIS; sin embargo, también se atienden de forma particular, pagando con su propio dinero. Solo una de las conductoras se atiende en ESSALUD.

d) **¿La empresa le brinda algún tipo de seguro social?**

Entrevistada N° 1: No, a excepción que tu hagas una actividad y te colaboren con tarjetas de pollada, pero no es obligatorio, es depende de nosotros. **Entrevistada N° 2:** Ni uno. **Entrevistada N° 3:** No, ninguno. **Entrevistada N° 4:** No, a nadie, la empresa no nos brinda ni un tipo de seguro que tenga entendido, ni una empresa de taxis, ni colectivo, ni custers ni nada; porque yo tengo hermanos que trabajan en custers, haciendo taxi, y no tienen seguro. Ni un transportista tiene seguro. Pero si me gustaría, claro reduciría mis ingresos, pero si es un seguro que me va a beneficiar podría ser. **Entrevistada N° 5:** No, pero cuando hay accidentes por ejemplo yo organizo una pollada y la empresa obliga a todas las unidades para que nos colaboren, pero no es una obligación. **Entrevistada N° 6:** No. **Entrevistada N° 7:** No, la empresa te

apoya como colegas, como transportista, pero con un seguro inscrito no.

Entrevistada N° 8: No, si hay un choque o algo nosotros mismos respondemos.

***Interpretación:** Las empresas donde laboran las conductoras no les brindan ningún tipo de seguro social, y si les ofrecen ayuda frente a alguna adversidad solo lo hacen por solidaridad o filantropía; y las conductoras han asumido que la empresa no tiene obligación alguna de cubrir sus beneficios sociales.*

B) Ingresos

a) ¿En promedio cuál es su ganancia al día?

Entrevistada N° 1: Descontando los gastos, solo lo que es netamente para mí, al día puedes hacer 90, 100 soles, dependiendo del día o mientras más trabajas más ingresos hay, pero de los 90 yo tengo que sacar los 40 soles de gas, 30 soles, dependiendo de lo que recorres es el consumo, pero será un mínimo de 50 soles que llevas a la casa, 50 o 60. **Entrevistada N° 2:** A veces gano 70 u 80 aparte del gasto de combustible o sea yo saco del alquiler de línea 40 soles, tengo que guardar diario 40 soles para cubrir los 400 soles mensuales. O se si yo tomara mi carro alquilado, o sea yo saco como si mi carro fuera alquilado 40 soles y lo que sobra es para mí que es 70, 60 hasta 80 soles. **Entrevistada N° 3:** Es de acuerdo como trabajas, es como trabajas, pero un promedio así bruto 100 soles al día, con todo el combustible 120 soles. **Entrevistada N° 4:** Varía, no es exacto, a veces 70 hasta 50, pero de ahí tengo que sacar para mis alimentos, ósea me quedaría unos 40 líquidos. **Entrevistada N° 5:** Así pagando el alquileres 40, 50 a 60 soles diarios. Pago el alquiler 35 soles diario a pesar que no trabaje, como dice el dueño carro salido carro pagado.

Entrevistada N° 6: 40, 50 o 30 soles o sea no es fijo, aparte del combustible y de lo que gasto en comida 5 soles y soles cada uno. **Entrevistada N° 7:** 70, 60 soles diario aparte del alquiler 50 soles diario. **Entrevistada N° 8:** Diario de lunes a viernes 25 a 30, 25 más que nada, aparte del alquiler que pago 35 soles diarios.

***Interpretación:** Las conductoras con vehículos propio o alquilado, laboran como tal para generar ingresos; cada conductora decide cuanto ingreso necesita y cuánto debe trabajar. Las ganancias o ingresos de las conductoras entrevistadas en muy variable, pues depende de cuánto trabajen al día; es decir, mientras más horas trabajen mayores ingresos tendrán y así a la inversa. De los ingresos percibidos al día tienen que descontar el gasto en combustible, aporte a la empresa, en algunos casos las comidas y la situación es más difícil para las conductoras que alquilan el vehículo, ya que son las únicas trabajadoras que deben dinero antes de trabajar porque aun cuando la conductora no labore durante el día tiene que pagar el costo del alquiler del carro.*

b) ¿Aporta económico a la empresa?

Entrevistada N° 1: Si 4 Soles diarios. **Entrevistada N° 2:** Pagas tu tributo de 5 soles diarios. **Entrevistada N° 3:** 2 soles. **Entrevistada N° 4:** 5 soles diario. **Entrevistada N° 5:** Pagamos el tributo o cotización como otros lo llaman de 4.50 diarias de ahí es para que paguen a los controladores. **Entrevistada N° 6:** Pagamos una cotización de 3 soles diario y 40 céntimos a cada controlador de cada paradero. **Entrevistada N° 7:** Semanal pagamos 9 soles por el logotipo de la empresa que tenemos. **Entrevistada N° 8:** Si 5 soles diario.

Interpretación: las entrevistadas tienen que cumplir con varios aportes económicos a sus respectivas empresas. En el caso de las taxistas realizan un pago al momento de ingresar por la obtención del logotipo y posteriormente aportan cantidades como 5, 4 o 3 soles diarios y en uno de los casos 9 soles semanales por el uso del logotipo. En cambio, las conductoras de auto – colectivo no pagan a la empresa por el ingreso de la unidad, pero si aportan diariamente montos similares a los taxis, a lo que le denominan tributo.

c) **¿Comente su gasto diario en combustible?**

Entrevistada N° 1: 40 soles de gas o 30 soles, dependiendo de lo que recorres es el consumo diario. **Entrevistada N° 2:** 30 soles en todo el día. **Entrevistada N° 3:** Este carro es a gas y a gasolina, 37, 38 soles al día. **Entrevistada N° 4:** A veces 38 un aproximado de 38.50. **Entrevistada N° 5:** Por el momento estoy con 25 soles porque el dueño le puso, hay dos versiones de instalación de gas, el básico que dicen y la quinta, estar con quinta es económico, claro también la inversión cuesta más. **Entrevistada N° 6:** Gasto un promedio de 38 soles. **Entrevistada N° 7:** Gasto 30 soles diarios en combustible. **Entrevistada N° 8:** 35 soles en promedio.

Interpretación: Las conductoras con vehículo propio o en alquiler deben invertir diariamente en el consumo del combustible. El gasto diario en combustible del vehículo de las entrevistadas es relativo a la cantidad a l recorrido que hacen al día y al tipo de combustible que utilizan. En promedio invierten 35 soles los cuales devienen de la ganancia del día.

d) ¿Qué otros egresos tienen en el mantenimiento de su vehículo?

Entrevistada N° 1: Mensual es el cambio de aceite que me cuesta 92 soles, si es que se malogra el carro siempre hay que estar chequeando, pero si se malogra lo que te exige es pastillas, zapatas es cada 6 u 8 meses, son eventual.

Entrevistada N° 2: Cambio de aceite que es mensual 100 soles, cambio de filtro de aire, de petróleo y cosas comunes como llanta 2 soles y lavar el carro 5 soles al día.

Entrevistada N° 3: Cambio de aceite que es mensual, 140 mensual, lo que es de llantas es cada medio año.

Entrevistada N° 4: Yo no hago el mantenimiento, el dueño hace el mantenimiento.

Entrevistada N° 5: Depende del vehículo en que estado está, por ejemplo, si es esta en un estado bien, solo es anual su cambio de aceite o el recorrido del kilometraje. El dueño

es que cubre todos los gastos lo único es que, si se baja la llanta, ya uno puede hacerlo parchar la llanta por el trabajo, pero el cambio de aceite, cambiar las

pastillas, la zapata o un alineamiento o algo se ha malogrado es ya el dueño.

Entrevistada N° 6: Mensual el cambio de aceite un promedio de 150 soles.

Entrevistada N° 7: Por ejemplo, cada fin de mes su cambio de aceite 145 soles. Además, algunas fallitas, pero son pequeñas cosas, como hacer regular

los frenos, medición de la llanta.

Entrevistada N° 8: Yo no corro con los gastos del vehículo, de eso se encarga el dueño. Si es que hay un choque si

puedes asumirlo tú.

Interpretación: *Otros gastos en el mantenimiento del vehículo, constituye una inversión que debe deducirse como egresos. Todas las entrevistadas indican que uno de los principales gastos en el mantenimiento del vehículo es el cambio de aceite, el cual se realiza en forma mensual. Y los otros gastos solo se realizan*

eventualmente como el cambio de pastillas, zapatas, limpieza del carro, cambio del filtro de aceite, cambio y medición de la llanta, y regulación de freno. Cabe mencionar que en el caso de las conductoras que trabajan con vehículo alquilado, es el dueño de la unidad quien cubre los gastos de mantenimiento.

e) ¿Sus ingresos le permiten satisfacer las necesidades de su hogar?

Entrevistada N° 1: Si, casi todos, pero si fuera mis ingresos netamente sin el apoyo de mi esposo, sería un poquito difícil, pero yo me conozco y si lo lograría, sería más trabajo, más horas trabajaría, claro sería más descuido a los bebes, pero con tal de salir adelante si lo haría. **Entrevistada N° 2:** Si, a veces digo quisiera más, pero imagínate los que tienen familia a mí sí me basta, vivo con mis papas en su casa en esa parte no gasto agua, luz solo sale para mis estudios. **Entrevistada N° 3:** Sí, me siento satisfecha, me siento contenta porque me siento útil, contribuyo a la economía de mi casa, este trabajo me dio más independencia, no dependo de mi esposo. **Entrevistada N° 4:** No, en su totalidad, en parte nomas tienes que buscar en el mercado lo más barato que puedas conseguir, las mujeres tratamos que buscar todas las ofertas, en el mercado tienes que buscar, lo más barato que haya, para arriba andas, tienes que caminar duro, pero a veces encuentras precio, ahí economizas. **Entrevistada N° 5:** Si, cuando uno trabajamos que te llevas 50 soles diario ya, yo solo vivo con mi abuelita, y con la competencia y todo hay que seguirle y como hay cualquier cantidad de líneas, tienes que trabajar más rápido con la competencia. **Entrevistada N° 6:** Medianamente sí, pero no estoy satisfecha, mira ahorita por ejemplo he venido con tres pasajeros al centro y del centro estoy subiendo con ustedes dos. **Entrevistada N° 7:** No, por eso con este

mismo carro hago movilidad escolar. **Entrevistada N° 8:** No es lo necesario, pero ya es lo mínimo aparte como mi esposo también trabaja, pero si solo tuviera ingresos como transportista no alcanzaría.

Interpretación: *Las conductoras deben establecer el monto de los ingresos y el de los egresos, luego deducir cuanto es la ganancia y si el monto contribuye en la satisfacción de las necesidades básicas de ellas y su familia. Cinco de las entrevistadas indican que sus ingresos exclusivamente de su trabajo como conductoras no les permite satisfacer sus necesidades por eso se dedican a realizar otro tipo de actividad, complementan su actividad con la de su esposo o hacen lo imposible para economizar los gastos de su hogar, incluso una de ellas menciona que si no tuviera el apoyo económico de su esposo trabajaría más con tal de salir adelante. Las otras 3 conductoras afirman que sus ingresos si le permiten satisfacer sus necesidades, una de ellas porque solo vive con su abuela, la segunda porque vive con sus padres y no cubre gastos de su hogar y la última porque solo complementa los ingresos de su esposo.*

4.2 Discusión de los resultados

4.2.1 Hipótesis Específica N° 01:

“Las condiciones ambientales de trabajo de las mujeres conductoras de vehículos de transporte público: taxi y auto-colectivo – Huancayo son inadecuadas por la exposición a ruidos molestos, temperaturas extremas y contaminación del aire”.

Las condiciones ambientales se refieren a las condiciones físicas en las que el trabajador desempeña sus funciones y las comodidades que este tenga para llevarlas a cabo, una de estas condiciones son los ruidos molestos a los que las conductoras se ven expuestas permanentemente, los cuales tienen efectos negativos, como por ejemplo los problemas auditivos, cardiovasculares, perturbación del sueño, cuadros de estrés y la vez comprometen el desempeño en el trabajo. Así lo refieren nuestras entrevistadas:

Entrevistada N° 5: “(el claxon) A una nos tensiona... al estar recogiendo a un pasajero, los taxistas te tocan la bocina (...).”

Entrevistada N° 7: (...) nos estresa, a veces duele la cabeza con mucho ruido. La bulla es más estresante (...)

Nuestra data se aproxima al estudio de **Mallma, Rivera, Rodas, Farro (2013)** “Condiciones laborales y comportamientos en salud de los conductores de una empresa de transporte público del cono norte de Lima – Perú”- el cual menciona que los conductores de transporte público están sometidos a condiciones de trabajo deficientes por el hallazgo del ruido moderado o intenso considerado como condiciones de trabajo nocivas o molestas.

Así mismo contribuye a nuestro análisis **Moreno, (2011)** con su investigación “Factores y riesgos psicosociales, formas, consecuencias, medidas y buenas prácticas”, donde habla de los factores de riesgo psicosocial a los cuales entiende como las condiciones organizacionales cuando tienen una probabilidad de afectar negativamente la salud y el bienestar del trabajador y cuando actúan como factores desencadenantes de la tensión y el estrés laboral, tal es el caso del ruido.

El SMC (Servicio Para la Movilidad y el Consumo) Y AETIVA (Asociación Empresarial de Transportes Interurbanos de Viajeros en Autobuses de Aragón – España), (2006) en la investigación “la salud y condiciones de trabajo en los conductores de autobuses”, aporta en nuestro análisis cuando puntualiza que las condiciones laborales y sociales bajo las que se realiza el trabajo como la iluminación, ruido, turnos, etc., son agentes que producen estrés y en consecuencia el deterioro de la salud. Así ocurriría, por ejemplo, ante la exposición al intenso ruido laboral como factor de estrés, que llega a fatigar la capacidad auditiva de la persona.

Es importante mencionar que uno de los principales productores de ruido molesto es el transporte automotor, para valorar el nivel de potencia o el nivel de intensidad del sonido se utiliza el instrumento de medida denominado decibelio (dB); según la OMS los niveles de decibelios podrían dividirse en la siguiente clasificación: muy bajo entre 10 y 30 dB, bajo entre 30 y 55 dB, ruidoso a partir de los 65 dB y doloroso a partir de los 110-120 dB. En este último nivel se ubica la bocina de un auto, que se encuentra en el umbral máximo soportable, llamado también umbral del dolor acústico ya que produce 120 dB, por tanto queda en evidencia que el ruido del claxon a los que se ven expuestas las mujeres conductoras comprometen su salud.

Otro de los factores a los que se enfrenta la mujer conductora de vehículos públicos son las temperaturas, tal es así que las 8 entrevistadas se exponen y manifiestan sentirse afectadas por el intenso calor y frío:

Entrevistada n° 4: “Por las mañanas hay bastante frío, son por temporadas, en invierno hay hielo y el verano hay demasiado calor”.

Estas temperaturas extremas a las que se enfrentan las conductoras producen daño en la salud, al respecto una informante refiere:

“Los pies más que nada te duele en el frío, el calor es sofocante.

Por más que el vehículo este abierto el calor es fuerte. En las

noches en el frío las amígdalas se te inflaman”.

El estudio realizado por el **Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud, (2008)** afirma que a nivel laboral existen múltiples actividades con exposición intensa al frío, el cual puede producir disminución del estado de conciencia y problemas crónicos de tipo pulmonar (bronquitis crónica, pulmonías, etc.). Así el calor a la hora de conducir influye en las capacidades físicas y en el comportamiento del conductor, incluso las elevadas temperaturas (el calor) se asocian a los accidentes de tránsito debido a que el calor influye en el estado psicofísico del conductor, provocando cansancio, fatiga, compromete la atención, la agudeza visual, las necesarias reacciones se muestran lentas y espaciadas, produce somnolencia, irritación, calambres y transpiración.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) afirma que la temperatura ambiente óptima para el organismo es entre 18 y 24° C, cualquier nivel bajo ó más elevado provoca riesgos para la salud. Estadísticamente en Huancayo durante el transcurso del año, la temperatura generalmente varía de 5 °C a 20 °C y rara vez baja a menos de 3 °C o sube a más de 24 °C, sin embargo, el Servicio Nacional de Meteorología e Hidrología (SENAMHI) informó que las temperaturas en Huancayo han sufrido un cambio significativo y están llegando a extremos, mientras que al amanecer se registra una temperatura de hasta 2,8 grados bajo cero, al mediodía se llega a los 24 grados centígrados. Esto se produce porque el cielo está despejado y por eso hay mayor sensación

de calor o de frío, evidentemente las mujeres conductoras se ven expuestas a temperaturas extremas por las mañanas. Si bien es cierto, por las tardes Huancayo llega hasta 24° C esta temperatura se eleva al interior del vehículo por el calor que produce el motor, así lo evidencia un estudio del Real Automóvil Club de Cataluña (RACC), el cual indica que permanecer dentro de un vehículo resulta peligroso a partir de una temperatura interior de 40 °C, la cual se alcanza al cabo de 42 minutos manteniendo una temperatura exterior constante de 25°C.

Por último, respecto a las condiciones ambientales quedo en evidencia que las conductoras se exponen peligrosamente a la contaminación ambiental proveniente de los motores que expulsan a la atmósfera, contaminantes derivados del plomo, del azufre y del carbono; los cuales por supuesto perjudican la salud de las conductoras, así lo refieren nuestras informantes:

Entrevistada N° 2: “Si, a veces duele la cabeza, a veces las tuberías que están mal de las combis a veces botan humo negro, y en eso hay un olor feo, en mi salud al pulmón, al oler te expones a un olor nauseabundo y duele la cabeza, al menos yo tengo mi nariz muy sensible que ya me duele el cien”.

Contribuye con nuestro análisis lo referido por **el Departamento de Salud Laboral de la Federación de Comunicación y Transporte de CC.OO (2001)** en su trabajo “Condiciones de trabajo y salud de los taxistas” donde indica que la contaminación es otro de los problemas del tráfico intenso, las intoxicaciones pequeñas y repetidas causan lesiones, sobre todo, al sistema cerebral, provocando dolor de cabeza, mareos, irritabilidad, pérdida de

memoria, etc.; a pesar de la exposición a niveles bajos de CO₂, puede haber personas con mayor sensibilidad.

Además de los efectos que ocasiona la contaminación sobre el organismo, también es otro factor de accidentalidad, debido a que éste requiere alta coordinación sensorial y motora, los cuales pueden verse afectados por la exposición a CO₂ el mismo que causa alteraciones, con predisposición a fallos y accidentes.

Chaparro y Guerrero (2001) argumentan en su investigación Condiciones de Trabajo y Salud en Conductores de una Empresa de Transporte Público Urbano en Bogotá D.C., que el conductor a diario se ve sometido a la fuente más importante de inhalación de monóxido de carbono, el tubo de escape de los vehículos con motor lo que incrementa los niveles de monóxido de carbono en la sangre de las personas expuestas. Asimismo, **Vélez y Cabarcas (2013)** en la investigación de un Instructivo de Salud Ocupacional para conductores de taxi del Área Metropolitana del Valle de Aburrá - Medellín indican que quienes laboran como prestadores del servicio en transporte público tienen una exposición regular a variados gases contaminantes, que de forma aguda o crónica pueden acarrear deterioro del estado de salud, aumentan la incidencia y morbilidad relacionada con cáncer, patologías pulmonares, además de agravar procesos alérgicos de base, asma, entre otros.

A continuación, veremos los efectos que causa en el ser humano la exposición al CO₂:

- A partir del 1–1,5 % de CO₂ en el aire ambiente, puede causar leve efecto en el metabolismo químico tras una exposición de varias horas.

- 3 % de CO² en el aire ambiente: Da lugar a una respiración más profunda y rápida, reducción de la capacidad auditiva, dolor de cabeza e incremento de la presión sanguínea y el pulso.
- 4–5 % de CO² en el aire ambiente: origina respiración más profunda y más rápida como resultado de la estimulación del aparato respiratorio. Aparecen signos evidentes de intoxicación tras 30 minutos de exposición.
- 5–10 % de CO² en el aire ambiente: La respiración se vuelve pesada, con dolor de cabeza y pérdida de la razón y en porcentajes más altos los resultados pueden ser mortales.

Las conductoras se exponen al CO² durante sus jornadas de trabajo en promedio 9 a 12 horas, lo cual termina por comprometer y afectar su salud.

“Las condiciones y medio ambiente de trabajo” (CyMAT) incluida en el Enfoque de Riesgos Psicosociales de Neffa (2015) constituyen las exigencias, requerimientos y limitaciones del puesto de trabajo, cuya combinación da lugar a la carga global del trabajo, la cual es asumida por cada trabajador, provocando de manera inmediata o mediata, efectos directos e indirectos, positivos o negativos, sobre la vida y la salud física, psíquica y/o mental de los trabajadores.

Concluimos: El desplazamiento de las unidades o vehículos provoca los ruidos molestos; así mismo por la naturaleza de su actividad las conductoras se ven expuestas a períodos de calor y frío intenso que se agudizan en determinadas horas del día, el constante desplazamiento de vehículos produce gases tóxicos emanados por los motores de combustión, siendo el más

frecuente el monóxido de carbono, el cual compromete el estado de salud de las conductoras. Estas son las condiciones ambientales en las que se desenvuelve el trabajo de las mujeres conductoras de vehículos. Se acepta la Hipótesis N° 1.

4.2.2 Hipótesis Específica N° 02:

“Las condiciones de tiempo de trabajo de las mujeres conductoras de vehículos de transporte público: taxi y auto-colectivo – Huancayo son precarias por las extensas jornadas de trabajo, horarios inestables y pocos periodos de descanso”.

El tiempo en el trabajo está relacionado con la jornada y horario de trabajo, para nuestra discusión es necesario diferenciar estos dos términos; la jornada es el tiempo que cada conductora dedica a las labores que desempeña para la conducción de vehículos que brindan servicio de taxi y auto colectivo, mientras que el horario fija la hora de inicio, salida y los periodos de descanso. Sin embargo, se ha evidenciado que ambos son establecidos por la conductora, a continuación nuestras informantes indican cuál es su jornada de trabajo:

Entrevistada N° 3: “(...) un promedio de 10 a 12 horas (trabaja)”,

Entrevistada N° 6: “Un promedio de 9 a 10 horas (horas de trabajo)”.

Respeto al horario de trabajo las entrevistadas respondieron de la siguiente manera:

Entrevistada N° 3: “Todos los días de 08:00 a.m. a 12:00 p.m. y de 01:00 p.m. hasta las 10:00 p.m. de la noche a excepción de los domingos”; Entrevistada N° 1: “Lo trabajo de 06:00 a.m. a 11:00

a.m. hago mis compras, cocino descanso hasta las 03:00 p.m. y vuelvo a salir hasta las 10:00 de la noche...”

Los hallazgos cualitativos son apoyados por **POGLIAGHI, (2011)**, en su investigación “Los taxistas de la ciudad de México, trabajo e identidad”– México; donde se menciona que en general, los taxistas trabajan 6 jornadas a la semana, en promedio, entre 10 y 12 horas diarias, trabajar esa cantidad de horas aparece como una necesidad ya que si pudieran trabajarían menos horas, pero necesitan hacerlo si quieren obtener una cantidad de ingresos determinada.

Entrevistada N° 4:” Si, no hay de otra, para sacar o cubrir el diario”

Las características del trabajo que desempeñan las mujeres conductoras, establecen que son ellas las que determinan la jornada y horario de trabajo; sin embargo, a partir del testimonio anterior se cuestiona la libertad de la que disponen, porque el mercado laboral del conductor está delimitado principalmente por la necesidad económica, por la demanda, la libre competencia y las normas no escritas que impone el sistema de trabajo.

A la pregunta si se sentían satisfechas con la jornada y horario de trabajo, las entrevistadas respondieron:

Entrevistada N° 2: “Me siento satisfecha porque el horario lo tomo yo misma... soy independiente... pero tengo que medir porque si no trabajo no tengo como mantener a mi familia...”

Este testimonio resulta contradictorio porque si bien es cierto la autonomía establece los parámetros de trabajo y las posibilidades bajo las que puede

organizar su vida y disfrutar de ella, también encubre miserias económicas y humanas porque el hecho de ser independiente a la conductora le permite establecer cuantos ingresos pretende obtener al día y en el afán de lograr esta cantidad prolonga su jornada de trabajo y en consecuencia al finalizar el día terminan agotadas:

Entrevistada N° 2: “Al finalizar, me siento cansada agotada (...)”.

Entrevistada N° 8: ¡Cansada jaja, llego a mi casa, ceno ya después me duermo seca! Llegas muerta, aquí trabaja los oídos, las manos, la vista.

Los resultados son fundamentados por **MALLMA, YNGUNZA, RODAS Y FARRO (2013)** en su libro “Condiciones laborales y comportamientos en salud de los conductores de una empresa de transporte público del cono norte de Lima” – Perú; donde menciona que las jornadas de trabajo a las que se someten la mayoría de conductores son desde 12 a 15 horas diarias; el viaje de ida y vuelta lo realizan de 1 a 3 veces al día recorriéndolo entre 4 y 5 horas, esta situación varía si se toma en cuenta que su salario diario depende de su productividad y rendimiento, por tal motivo optan por realizar la mayor cantidad de “vueltas” durante el día.”

Según el **Departamento de Salud Laboral de la Federación de Comunicación y Transporte De Cc.Oo. (2001)**, en su estudio “Condiciones de trabajo y salud de los taxistas”, el horario de trabajo que suelen utilizar el conjunto de los taxistas está comprendido entre las seis y las veintidós horas, este es un horario que se imponen ellos en función del rendimiento que esperan obtener. El hecho de que trabajen tantas horas sitúa más taxis en las calles; por lo tanto, aumenta la oferta para una demanda que permanece más o menos

constante, de esta manera se inicia así un círculo vicioso: a más horas de trabajo más oferta de taxis y, por tanto, menor rendimiento, el cual se compensa con más horas de trabajo y el que no entre en esta dinámica se verá obligado a obtener ingresos escasos; en definitiva, este sistema de trabajo arrastra al auto explotación pues obliga al conductor a trabajar más horas de las humanamente recomendables, produciéndoles desgaste físico y psíquico. Ahora bien, respecto al descanso diario y semanal; algunas entrevistadas afirmaron sentirse cómodas con sus tiempos de descanso por el hecho de ser ellas mismas quienes lo definían; sin embargo, algunas respondieron:

Entrevistada n° 2“(...) A veces no me siento cómoda porque quisiera descansar más o tomarme más de tiempo para mí, para realizar otro tipo de actividades. A veces lo que hago es dormir una hora por lo mucho y luego salgo a trabajar. Para el desayuno 1 hora o media hora que coma así de rápido y descanso un rato y salgo a trabajar”

Así mismo las entrevistadas mencionaron no tener establecidos periodos de descansos fijos y muchas veces tenían que descansar los días que el sistema de trabajo se los permitía mas no por necesidad física.

Entrevistada n° 1: “No tengo días de descanso fijo, aprovecho los días que hay poca plaza”

La teoría de las expectativas de Victor H. Vroom (1964) reconoce “la importancia de diversas necesidades y motivaciones individuales... en cuanto a que los individuos tienen metas personales...”, estas metas para nuestro estudio son los factores motivacionales o factores inductores para el desarrollo

de las actividades como conductora y para que establezcan el horario y la cantidad de horas que deben trabajar para alcanzar su meta.

Concluimos las jornadas o el tiempo de inversión para la ejecución de las actividades en las mujeres conductoras son estresantes, agobiantes, agotadoras, porque requiere esfuerzo físico y psicológico. Nuestras informantes participan de un tipo de trabajo donde ellas, al ser independientes determinan el tiempo destinado a generar ingresos y el tiempo necesario de descanso cuidando que este no perjudique el monto de los beneficios económicos que les posibilitará satisfacer sus necesidades y la de su familia y para que esto no suceda terminan extendiendo su jornada de trabajo. Se acepta la Hipótesis N° 2.

4.2.3 Hipótesis Específica N° 03:

“Las condiciones socio laborales de trabajo de las mujeres conductoras de vehículos de transporte público: taxi y auto-colectivo – Huancayo son inadecuadas porque no cuentan con seguro social y tienen ingresos reducidos.”

Respecto al acceso a seguro social la mayoría de entrevistadas excepto una, solo cuenta con el Seguro Integral de Salud (SIS) sin embargo también se atienden de forma particular y dos de ellas no tienen ningún tipo de seguro porque la empresa en la que laboran no se los brinda. Así lo indican nuestras informantes:

Entrevistada n° 7: “No, a nadie, la empresa no nos brinda ni un tipo de seguro que tenga entendido, ni una empresa de taxis, ni colectivo, ni custers ni nada; porque yo tengo hermanos que trabajan en custers, haciendo taxi, y no tienen seguro. Ni un

transportista tiene seguro. Pero si me gustaría, claro reduciría mis ingresos, pero si es un seguro que me va a beneficiar podría ser”.

Las evidencias cualitativas se apoyan en **Martínez y Bacca (2015)** en su investigación “Análisis de la situación laboral de los taxistas de Bogotá: aportes desde la economía”, donde evidencian que la mayoría de los conductores de cada una de las empresas de taxi no se encuentran afiliados a seguridad social como cotizantes si no como beneficiarios, algunos de ellos en caso de emergencias tienen que asistir al SISBEN (Sistema de Selección de Beneficiarios Para Programas Sociales). Algunos gerentes argumentaban la razón del por qué ellos no afiliaban a sus conductores a seguridad social, y manifestaban que la ley no los obliga a hacer esto, puesto que ellos no son empleados de la empresa, solo están en calidad de arriendo y se les considera como trabajadores independientes.

Para el caso de Perú, las empresas de transporte evitan estos gastos o egresos y prefieren que los conductores varones y mujeres propietarios o no del vehículo asuman los riesgos de la actividad que despliegan, así ellas eligen los sistemas de protección como acceder al ser diversas modalidades de seguro.

Asimismo, **Cabezas y Rincón (2016)** en su investigación “Autonomía o Múltiples Dependencias: Condiciones de trabajo de los Conductores de Taxi de Bogotá”, indican que el establecimiento de una relación comercial ha generado que los conductores en su día a día vivan una situación de incertidumbre, esto también genera la carencia de beneficios laborales tales como prestaciones sociales, vacaciones y tiempo de descanso; la mayoría de conductores sostienen contratos de arrendamientos ya sean verbales o escritos con el propietario o administradora del vehículo, por lo tanto, los conductores no se ajustan a las modalidades que contempla el Sistema de Seguridad Social que reconoce una

relación de dependencia entre empleador y empleado, razón por la cual los conductores no tienen otra alternativa que asumir el pago a seguridad social como trabajadores independientes.

Continuaremos la discusión con el indicador: ingresos, los cuales son muy variables, pues depende de cuánto trabajen las conductoras al día; es decir, mientras más horas trabajen mayores ingresos tendrán, pues además de obtener ganancias netas deben cubrir el gasto de combustible, aportar a la empresa, en algunos casos las comidas y el alquiler del vehículo si no son propietarias.

Entrevistada N° 1: “Descontando los gastos, solo lo que es netamente para mí, al día puedes hacer 90, 100 soles, dependiendo del día o mientras más trabajas más ingresos hay, pero de los 90 yo tengo que sacar los 40 soles de gas, 30 soles, dependiendo de lo que recorres es el consumo, pero será un mínimo de 50 soles que llevas a la casa, 50 o 60.”

Las evidencias cualitativas se fundamentan con **Cabezas y Rincón (2016)** en su investigación “Autonomía o Múltiples Dependencias: Condiciones de trabajo de los Conductores de Taxi de Bogotá”, donde refieren que los gastos más altos que asumen los conductores de taxi se encuentran lo que ellos denominan “producido”, que deben entregar al propietario o la administradora de taxis diariamente. Este valor oscila entre los \$70.000 pesos a \$110.000 pesos, pero dependiendo de la modalidad con la que se trabaje el vehículo, (turno largo/turno corto), puede llegar incluso a los \$120.000, dicho valor es un gasto fijo diario que el conductor debe pagar sin importar los ingresos obtenidos durante el día y la baja demanda del servicio que se pueda presentar en algunos días; debe

reconocerse que el valor del “producido” es sumamente alto, pues más del 50% del ingreso de los conductores de taxi es destinado a este pago.

Por otra parte, el gasto en combustible es un gasto fijo que los conductores deben asumir por su propia cuenta, el problema es que “la cantidad de dinero gastado en combustible, es un dinero no disponible para satisfacer las necesidades del conductor, su familia o sus hijos”, por lo tanto, las conductoras suelen combinar gas natural y gasolina es una estrategia para reducir este gasto, puesto que el gas es más económico y el precio de la gasolina se incrementa mes a mes. Tal es el caso de una de nuestras entrevistadas quien utiliza el gas para economizar el gasto en combustible:

Entrevistad N° 7: “Por el momento estoy con 25 soles porque el dueño le puso, hay dos versiones de instalación de gas, el básico que dicen y la quinta, estar con quinta es económico, claro también la inversión cuesta más.”

Para los conductores de taxi, la inestabilidad de los ingresos y la presión por cubrir los altos costos de operación, así como sus necesidades básicas, refuerzan la disponibilidad constante hacia su trabajo y la extensión de la jornada laboral. Si bien la auto-explotación del conductor es en apariencia autónoma al ser un aspecto que el conductor puede elegir, esto no es una decisión deliberada; en tanto que tal sobre-explotación es necesaria no solo para cubrir los gastos, sino para que también le quede alguna ganancia. El modelo motivacional de VROOM trabaja la figura del modelo de las expectativas, enfatizando que el individuo establece sus metas, a las cuales considera como posibles de lograr, y para alcanzarlas tiene que realizar denodados esfuerzos, en el caso de nuestra investigación, la meta de las conductoras es la cantidad de ingresos que deben obtener para cubrir los gastos de

combustible, aporte a la empresa, ganancia y en algunos casos alquiler de la unidad; y para lograrlo trabajan incluso extendiendo sus jornadas de trabajo.

Otro de los factores que hace más difícil obtener mayores ingresos es la competencia originada por el gran número de transporte público que circula en cada momento. Nuestras informantes refieren:

Entrevistada N°5: “(...) y con la competencia y todo hay que seguirle y como hay cualquier cantidad de líneas, tienes que trabajar más rápido con la competencia”.

Así lo evidencia el **Departamento De Salud Laboral De La Federación De Comunicación Y Transporte De Cc.Oo. (2001)**, en su estudio: “Condiciones de trabajo y salud de los taxistas” donde se menciona que el número de taxis que circula en cada momento es bastante superior al que correspondería por las licencias existentes, pues un taxi u auto-colectivo está circulando un número de horas, hasta que su conductor termina la jornada, pero hay quienes que no dejan de funcionar durante las veinticuatro horas, pues cuando un conductor lo deja, lo retoma otro; esta competencia, además, se ve incrementada por la prolongación de la jornada.

Se concluye que las condiciones laborales que desempeñan las conductoras de vehículos lo asumen ellas mismas en tanto no existe un vínculo laboral con la empresa, el hacer uso del logotipo le permite acceder al mercado, así el ingreso económico que generen es la resultante del esfuerzo que despliegan, de las características de su desempeño existe una articulación importante entre el descanso y la participación en las jornadas de trabajo.

Si bien el trabajo les proporciona un margen de cierta independencia, las conductoras deben trabajar intensamente, su integridad peligra porque ante cualquier eventualidad la empresa no asume los gastos de seguridad social, esto asociado a los niveles de ingreso que es bajo en comparación al salario mínimo legal y poco proporcional a las extensas jornadas genera condiciones laborales inadecuadas. Se acepta la Hipótesis N° 3.

4.2.4 Hipótesis General:

“Las condiciones laborales de las mujeres conductoras de vehículos de transporte público: taxi y auto-colectivo - Huancayo son precarias por las condiciones ambientales, de tiempo de trabajo y condiciones socio laborales”.

Reconocemos que la Post modernidad incorpora a la mujer al mercado laboral, asistiendo a mas escenarios que antes les era imposible acceder; uno de ellos es la participación como conductas de vehículos que solo era permitido al varón, sin embargo, el acceso acusa de ciertas limitaciones que nos obliga a calificarlas como “precarias”.

Neffa (2017) en su artículo “El enfoque teórico de la investigación sobre riesgos psicosociales de los trabajadores no docentes de la UNLP” sustenta que los riesgos del medio ambiente de trabajo presentes en la empresa u organización y la aplicación de la fuerza de trabajo en un puesto determinado pueden provocar riesgos para la salud por varias causas. En nuestra investigación las causas serian: ruidos (claxon), temperaturas (intenso calor y/o frio) y contaminación ambiental, estas condiciones pueden generar una

excesiva fatiga que provoque daños en la salud de la conductora y a su vez predisponga para ser víctimas de accidentes de trabajo y enfermedades.

Entrevistada n° 7: "A veces duele la cabeza con mucho ruido. La bulla es más estresante, (...)".

Entrevistada n° 8: "Los pies más que nada te duele en el frío, el calor es sofocante. Por más que el vehículo este abierto el calor es fuerte. En las noches en el frío las amígdalas se te inflaman".

Entrevistada n° 3: "Más que nada en los problemas respiratorios".

Respeto a las condiciones de tiempo de trabajo **VIGIL (2013)** en su investigación "Condiciones de trabajo y enfermedades ocupacionales de los conductores de transporte público urbano de Lima Metropolitana" – Perú presenta los siguientes resultados con relación a las horas de trabajo de los conductores de la empresa ETUPSA 73: cada uno de los choferes decide cuánto trabaja al día y a la semana, en coordinación con el dueño del vehículo, es así que el 39.49% de los conductores de transporte público de esta empresa trabaja 16 horas o más y 5 días por semana, lo cual vinculado a la jornada laboral diaria sobrepasa en la mayoría de los casos las 40 horas por semana, esto implica alta demanda de energía física, por lo tanto, produce agotamiento que acompañado con pocos periodos de descanso acarrear problemas para la salud a corto y largo plazo.

Entrevistada n° 8: ¡Cansada jaja, llego a mi casa, ceno ya después me duermo seca! Llegas muerta, aquí trabaja los oídos, las manos, la vista. La columna me duele por estar sentada todo el día.

Tomamos a **Neffa (2010)**, quien sustenta que el trabajo precario puede ser definido de manera general como aquel que se aparta de las formas típicas del empleo asalariado estable, seguro y protegido. Es decir, se asocia con una relación laboral irregular e inestable caracterizada por contratos de tiempo fijo y determinado, sin garantías de estabilidad y legalmente desprotegidos. La precariedad laboral se expresa en una “condición” laboral inestable...”, toda vez que la mujer conductora no tiene vínculo laboral con la empresa; sin embargo, aporta económicamente para hacer uso del “logotipo” y si no es propietaria del vehículo debe pagar por el alquiler, y en ambos casos afrontar el costo del combustible:

Entrevistada N° 2: “... por eso no estoy segura con el trabajo, no es como tuyo, no sé en qué momento el propietario vuelva a decir hasta aquí no más...”

El testimonio muestra la inseguridad en las que se desenvuelven las mujeres conductoras. Nuestras evidencias cualitativas se refuerzan con el Enfoque del Riesgo Psicosocial de Neffa (2015); quien hace referencia a los riesgos psicosociales como las condiciones que se encuentran presentes en una situación laboral vigente en empresas u organizaciones las cuales están configuradas por condición de empleo, la organización, el contenido del trabajo y los factores que incluye el proceso de trabajo (fuerza de trabajo, objetos, medios de trabajo), todo lo cual puede afectar y llegar a dañar tanto a la salud física, psíquica y mental del trabajador como al desempeño de su labor. Para nuestro estudio las mujeres conductoras han enfrentado una serie de desafíos que va desde la decisión de optar por una actividad que la sociedad le confiere al varón, distribuir su tiempo, exponerse a condiciones ambientales inadecuadas,

extensas jornadas y horarios de trabajo, ingresos reducidos y lidiar con una empresa que se lucra con su trabajo, que venden su razón social pero que no contribuyen en el bienestar de las conductoras.

Guadarrama, Hualde y López (2012) precisa en el punto de la precariedad, indicando que es “la condición y el sentimiento de pérdida de seguridad de aquellos que logran una forma de integración al mundo del trabajo; pero a la vez el detrimento de las protecciones sociales...”, sin duda una situación de vulnerabilidad social de la población trabajadora. Por tanto, los empleados precarios son marginados del mercado laboral garante de protecciones y derechos sociales:

Entrevistada N° 4: “no, a nadie, la Empresa no nos brinda ni un tipo de seguro...”

Las mujeres que laboran como conductoras de vehículos asisten a jornadas extensas y agotadoras, vulnerables a riesgos como el ruido, calor por elevadas temperaturas, al final de la jornada juntan para sí, un promedio de 40 o 50 soles lo que no les posibilita afrontar convenientemente sus requerimientos y el de su familia; está demostrado las condiciones de precariedad laboral. Se acepta la Hipótesis General.

CONCLUSIONES

1. Las condiciones ambientales de trabajo de las mujeres conductoras de vehículos de transporte público: taxi y auto-colectivo, se caracterizan por la constante exposición a ruidos molesto de las bocinas o claxon, gritos, a gases tóxicos, calor y elevadas temperaturas, comprometiendo o deteriorando la salud de las conductoras, según sus manifestaciones.
2. Las condiciones de tiempo de trabajo de las mujeres conductoras de vehículos de transporte público: taxi y auto-colectivo expresadas en las jornadas y horarios de trabajo, son agobiantes, con horarios de 8 a 12 horas diarias y con periodos de descanso inestables.
3. Las condiciones socio laborales de las mujeres conductoras de vehículos de transporte público: taxi y auto-colectivo expresan precariedad laboral porque ellas afrontan sus requerimientos de salud personal y de sus familia de forma particular, ya que las empresas no les brindan ningún tipo de seguro, además tiene ingresos inestables que dependen de las horas de trabajo y la libre competencia.
4. Las condiciones laborales de las mujeres conductoras de vehículos de transporte público taxi y auto-colectivo – Huancayo 2018 son precarias por la exposición a situaciones que comprometen su integridad y además de tener extensas jornadas de trabajo con horarios inestables enfrentan inestabilidad económica y no gozan de garantías sociales.

SUGERENCIAS

- Se recomienda que, en próximas investigaciones sobre el tema de mujeres conductoras, utilizar el método fenomenológico que se enfoca en aquellas experiencias individuales subjetivas de los participantes de la investigación

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abascal, A. (1971) “El servicio Público de Taxi”. México
- Altieri, A & Ramírez, E. (2014) “*Análisis de la situación laboral actual de los taxistas en la Ciudad de Buenos Aires*”. Argentina
- Álvarez, L. (2001). “*Condiciones Sociolaborales y de seguridad social de las trabajadoras de la confección en domnatiás*”. Colombia. Pag. 08.
- BECKER, G. (1983): *El capital humano. Un análisis teórico y empírico referido fundamentalmente a la educación*, Alianza, Madrid.
- Confederación Nacional de Treball. (2018). [Huelga General Feminista de 24 horas para hombres y mujeres en favor de mujeres taxistas.]. Barcelona.
- El Comercio. (2018). Ser mujer taxista en Arequipa [CRÓNICA]. Arequipa. <https://elcomercio.pe/>. <https://elcomercio.pe/peru/mujer-taxista-arequipa-cronica-noticia-503110?foto=4>
- Galeano, L., & Madrigal, D. (2017). “*Interacción tras el volante de los conductores de taxi en Bogotá: estudio sobre la construcción de significados de su trabajo*”. Colombia.
- Mallma, A; Rivera, K; Rodas, K & Farro, G. (2013). “*Condiciones laborales y comportamientos en salud de los conductores de una empresa de transporte público del cono norte de lima*”. Perú
- Martínez, G. Y Bacca, B. (2015) “*Análisis de la situación laboral de los taxistas de Bogotá: aportes desde la economía*” – Colombia
- Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo (2008). “*Informe Anual 2008 - La Mujer en el Mercado Laboral Peruano*”. Perú
- Moller, R. (2006). “*Transporte urbano y desarrollo sostenible en América Latina. El ejemplo de Santiago de Cali, Colombia*”: Colombia.

- Moreno, J. y Báez, L. (2010). *“Factores y riesgos psicosociales, formas, consecuencias, medidas y buenas prácticas”*. España.
- Neffa, J. (2017). “El enfoque teórico de la investigación sobre Riesgos Psicosociales de los trabajadores no docentes de la UNLP”. España
- Ordenanza Municipal N° 014-2016/MPH, (2016). “Reglamento de Servicio de transporte publico regular y especial de personas y la adecuación de la realidad del transporte público de la Provincia de Huaura al Decreto Supremo N° 017-2009-MTC”. Perú.
- Pogliaghi, L., & De la Garza, E. (2011). *“Los taxistas de la ciudad de México, trabajo e identidad”*. México.
- SCHULTZ, T.W. (1983). "La inversión en capital humano" en *Educación y Sociedad*, n° 1, pag. 181-195.
- Vigil, L. (2013). *“Condiciones de trabajo y enfermedades ocupacionales de los conductores de transporte público urbano de Lima Metropolitana”*. Perú

ANEXOS

Matriz de Consistencia

CONDICIONES LABORALES DE LAS MUJERES CONDUCTORAS DE VEHICULOS DE TRANPORTE PUBLICO: TAXI Y AUTO-COLECTIVO – HUANCAYO

PROBLEMA	OBJETIVO	HIPOTESIS
<p>PROBLEMA GENERAL:</p> <p>¿Cómo son las condiciones laborales de las mujeres conductoras de vehículos de transporte público: taxi y auto-colectivo - Huancayo?</p>	<p>OBJETIVO GENERAL:</p> <p>Conocer las condiciones laborales de las mujeres conductoras de vehículos de transporte público: taxi y auto-colectivo - Huancayo</p>	<p>HIPOTESIS GENERAL:</p> <p>Las condiciones laborales de las mujeres conductoras de vehículos de transporte público: taxi y auto-colectivo - Huancayo son precarias por las condiciones ambientales, de tiempo de trabajo y condiciones socio laborales</p>
<p>PROBLEMAS ESPECÍFICOS:</p> <p>¿Cómo son las condiciones ambientales de trabajo de las mujeres conductoras de vehículos de transporte público: taxi y auto-colectivo - Huancayo?</p>	<p>OBJETIVOS ESPECÍFICOS:</p> <p>Describir las condiciones ambientales de trabajo de las mujeres conductoras de vehículos de transporte público: taxi y auto-colectivo - Huancayo</p>	<p>HIPOTESIS ESPECÍFICAS:</p> <p>Las condiciones ambientales de trabajo de las mujeres conductoras de vehículos de transporte público: taxi y auto-colectivo – Huancayo son inadecuadas por la exposición a ruidos molestos, temperaturas extremas y contaminación del aire.</p>

<p>¿Cómo son las condiciones de tiempo de trabajo de las mujeres conductoras de vehículos de transporte público: taxi y auto-colectivo - Huancayo?</p>	<p>Describir las condiciones de tiempo de trabajo de las mujeres conductoras de vehículos de transporte público: taxi y auto-colectivo – Huancayo.</p>	<p>Las condiciones de tiempo de trabajo de las mujeres conductoras de vehículos de transporte público: taxi y auto-colectivo – Huancayo son precarias por sus extensas jornadas de trabajo, horarios inestables y pocos periodos de descanso.</p>
<p>¿Cómo son las condiciones socio laborales de las mujeres conductoras de vehículos de transporte público: taxi y auto-colectivo - Huancayo?</p>	<p>Describir las condiciones socio laborales de trabajo de las mujeres conductoras de vehículos de transporte público: taxi y auto-colectivo – Huancayo.</p>	<p>Las condiciones socio laborales de trabajo de las mujeres conductoras de vehículos de transporte público: taxi y auto-colectivo – Huancayo son inadecuadas porque no cuentan con seguro social y tienen ingresos reducidos.</p>

Operacionalización de las variables

VARIABLE	DIMENSION	INDICADORES	REACTIVOS
<p>Condición Laboral: Idalberto Chiavenato menciona que las condiciones de trabajo pueden definirse como el conjunto de factores ambientales (se refiere a las condiciones físicas en las que el trabajador desempeña sus funciones y las comodidades que este tenga para llevarlas a cabo), de tiempo (duración de la jornada y periodos de descanso) y socio laborales (organización informal, seguridad social, etc.). (Chiavenato, 1999)</p>	Condiciones Ambientales	Ruidos	1. ¿A qué tipo de ruidos se expone en sus jornadas de trabajo? Comente 2. ¿Cómo le afecta los ruidos a los que está expuesto durante su jornada de trabajo? Comente
		Temperatura	1. ¿A qué temperaturas se expone durante su jornada de trabajo? Defina cuales 2. ¿Cómo le afecta? Comente
		Contaminación del Aire	1. ¿Durante las jornadas hay humo, gases, otros? Comente 2. ¿Se siente afectado por el polvo, gases y humo durante su jornada de trabajo? 3. ¿Considera que existe una adecuada ventilación en su vehículo?
	Condiciones de Tiempo	Jornadas de Trabajo	1. ¿Cómo es su jornada de trabajo? 2. ¿Cómo le afecta? Comente 3. ¿Se siente a gusto con su jornada de trabajo? ¿Por qué? 4. ¿Cómo se siente al finalizar su jornada de trabajo? Comente 5. ¿Labora en días festivos? Comente
		Horarios de Trabajo	1. ¿Cuál es su horario de trabajo? Comente 2. ¿Cómo se siente con su horario de trabajo? Comente

		Periodos de descanso	<ol style="list-style-type: none"> 1. ¿Se siente satisfecho con el tiempo de receso que tiene al día? Comente 2. ¿Cuáles son sus días de descanso? Comente 3. ¿Su periodo de descanso le permite realizar actividades recreativas, tomar sus alimentos y dormir por lo menos ocho horas al día?
	Condiciones Socio laborales	Seguro Social	<ol style="list-style-type: none"> 1. ¿Ha sufrido accidentes realizando su trabajo? Comente 2. ¿Usted cuenta con seguro social? 3. ¿Cómo afronta los requerimientos de salud de usted su familia? Comente 4. ¿La Empresa le brinda algún tipo de seguro social? Comente
		Ingresos	<ol style="list-style-type: none"> 1. ¿En promedio cuál es su ganancia al día? 2. ¿Aporta económicamente a la Empresa? 3. ¿Comente su gasto diario en combustible? 4. ¿Qué otros egresos tienen en el mantenimiento de su vehículo? Comente 5. ¿Sus ingresos le permiten satisfacer las necesidades de su hogar? Comente

ENTREVISTA EN PROFUNDIDAD

Nombres y apellidos:

Edad:

Grado de Instrucción:

Estado Civil:

Hijos:

Empresa en la que labora:

Condición del Vehículo:

¿Porque elegido ser conductora?

¿Tiene contrato de trabajo?

Condiciones ambientales

I. Ruidos

1. ¿A qué tipo de ruidos se expone en sus jornadas de trabajo? Comente
2. ¿Cómo le afecta los ruidos a los que está expuesto durante su jornada de trabajo?
Comente

II. Temperatura

1. ¿A qué temperaturas se expone durante su jornada de trabajo? Defina cuales
2. ¿Cómo le afecta? Comente

III. Contaminación del Aire

1. ¿Durante las jornadas hay humo, gases, otros? Comente
2. ¿Se siente afectado por el polvo, gases y humo durante su jornada de trabajo?
3. ¿Considera que existe una adecuada ventilación en su vehículo?

Condiciones de tiempo

IV. Jornadas de Trabajo

1. ¿Cómo es su jornada de trabajo?
2. ¿Cómo le afecta? Comente
3. ¿Se siente a gusto con su jornada de trabajo? ¿Por qué?
4. ¿Cómo se siente al finalizar su jornada de trabajo? Comente
5. ¿Labora en días festivos? Comente

V. Horarios de Trabajo

1. ¿Cuál es su horario de trabajo? Comente
2. ¿Cómo se siente con su horario de trabajo? Comente

VI. Periodos de descanso

1. ¿Se siente satisfecho con el tiempo de receso que tiene al día? Comente
2. ¿Cuáles son sus días de descanso? Comente
3. ¿Su periodo de descanso le permite realizar actividades recreativas, tomar sus alimentos y dormir por lo menos ocho horas al día?

Condiciones Socio laborales

VII. Seguro Social

1. ¿Ha sufrido accidentes realizando su trabajo? Comente
2. ¿Usted cuenta con seguro social?
3. ¿Cómo afronta los requerimientos de salud de usted su familia? Comente
4. ¿La Empresa le brinda algún tipo de seguro social? Comente

VIII. Ingresos

1. ¿En promedio cuál es su ganancia al día?
2. ¿Aporta económicamente a la Empresa?
3. ¿Comente su gasto diario en combustible?
4. ¿Qué otros egresos tienen en el mantenimiento de su vehículo? Comente
5. ¿Sus ingresos le permiten satisfacer las necesidades de su hogar? Comente