

Mujeres choferes. Construcciones de género en el Sindicato de Transporte Mixto «Señor de Mayo» de La Paz

Valentina Adriana Fernández Terán¹

*«Ellas [las transportistas] no llevan carga de papa, están llevando vidas»
(Amalia Paty Chipani, 2019)*

Este trabajo pretende abordar la dinámica de las choferesas dentro del Sindicato de Transporte Mixto «Señor de Mayo» en La Paz, cómo fue y cómo es su incursión en el transporte sindical, un rubro masculinizado. Mediante las técnicas de entrevista en profundidad y observación participante se logra percibir las construcciones de género en el contexto del transporte sindical y se concluye que el factor generacional es el que permite la incursión de las mujeres en este rubro masculino. Sin embargo, la apropiación de este espacio masculino, no significa la interrupción o el cambio del rol tradicional asignado a las mujeres.

Palabras clave: Mujeres transportistas, choferesas, sindicato, construcciones de género y transporte público.

1. Introducción

Marisel Quispe es choferesa de minibús en la ciudad de La Paz, está afiliada al Sindicato Mixto de Transportes «Señor de Mayo» desde el 2010, aunque no tiene minibús propio. La inspiración para convertirse en transportista fue su padre, quien tenía un minibús, pero cuando falleció, su madre tuvo que venderlo porque ninguna de sus tres hijas contaba con la edad suficiente para conducirlo.

Marisel aprendió a conducir a la edad de 14 años, su mamá siempre la alentó a ella y a sus hermanas. Les decía que «tenían que manejar, que tenían que aprender como su papá». Cuando terminó el colegio se afilió al sindicato: «Cumplí 21, saqué mi licencia de profesional y al día siguiente fui a afiliarme» (Marisel Quispe, 2019), y así han transcurrido nueve años rápidamente.

A través de la recuperación de testimonios y discursos del sindicato, en este artículo se analiza y describe cómo se establecen las construcciones de género en el transporte público, específicamente en el Sindicato Mixto de Transportes «Señor de Mayo» de la ciudad de La Paz. El objetivo es comprender la incursión de las mujeres, y en particular de las choferesas, dentro del transporte público inscrito en un contexto sindico-comunal y considerado un rubro tradicionalmente masculino.

Los datos presentados en este texto fueron recuperados del trabajo de campo realizado entre marzo y junio del año 2019. La metodología empleada fue la etnografía, utilizando como herramientas las entrevistas semiestructuradas a los miembros del directorio, las entrevistas en profundidad a las choferesas afiliadas y las conversaciones

¹ Estudiante de cuarto año de la carrera de Antropología de la Universidad Mayor de San Andrés (UMSA) y miembro del Laboratorio de Estudios Antirracistas, Decoloniales y Feministas de la carrera de Antropología de la UMSA. Correo electrónico: valfete@yahoo.es.

Este trabajo fue posible gracias a la asesoría y revisiones de Gabriela Behoteguy, antropóloga e investigadora del Museo Nacional de Etnografía y Folklore (MUSEF).

con otras personas afines al sindicato. También el trabajo de campo incluyó la observación participante en las actividades colectivas, entre ellas, dos aniversarios de los grupos internos, una asamblea ordinaria interna de grupo y un par de fechas del campeonato de fútbol.

En las consideraciones teóricas para entender cómo funciona el sindicato, se recurre al planteamiento de Esteban Ticona (1995), investigador aymara, quien sostiene que los sindicatos organizados en la zona andina pretenden reproducir las formas de la estructura del *ayllu* y la comunidad andina.

Y para abordar la «transgresión» y apropiación de las mujeres del espacio masculinizado, específicamente en el transporte público, y la construcción del género en torno a esta acción, se recurre al planteamiento de Spedding (1997), quien interpreta desde la división del trabajo en la unidad doméstica de la comunidad andina (Harris, 1978, 1980 citado en Spedding, 1997: 331) que la realización de las tareas por género dependen de la disponibilidad, habilidad y predisposición de la persona a la que se le asigna determinada tarea, pero que si la persona ideal no existe o simplemente no quiere, la del otro género podrá realizar la tarea que no le fue otorgada originalmente. Asimismo, señala que nunca se insinuó que esta práctica sea censurada o criticada, al contrario, cuando se trata de mujeres que ejercen labores tradicionalmente masculinas son motivo de enaltecimiento y adulación por parte de la sociedad (Spedding, 1997).

2. Antecedentes del Sindicato Mixto de Transporte «Señor de Mayo»²

El Sindicato Mixto de Transportes «Señor de Mayo» se fundó el 9 de noviembre de 1986 ante la necesidad de contar con el servicio de transporte público en ciertas zonas alejadas de la ciudad de La Paz,

2 El sindicato cuenta con una personería jurídica otorgada mediante la Resolución Suprema 205456. El primer directorio del sindicato estuvo conformado por: Justo Huanca Peralta, Eulogio Paco Villca, Félix Mamani Castro, entre otros.

como Kalajahuira, Chuquiaguillo, y la zona José Ballivián en la ciudad de El Alto. Participaron en la creación de este sindicato las organizaciones vecinales de dichas zonas. Actualmente la central del sindicato se encuentra en la zona de Kalajahuira, y está afiliada a la Federación Departamental de Choferes «1 de mayo», Federación Andina de El Alto y a la Confederación Sindical de Choferes de Bolivia.

En sus inicios, el sindicato solo contaba con el servicio de trufis (automóviles), denominados «Trufi 9», posteriormente incorporaron a su parque automotor pequeños minibuses o «carrys», al igual que otros transportistas públicos de la ciudad. En 1989, el sindicato estaba conformado por cuatro grupos, cada uno con 40 socios, entre choferes propietarios y asalariados, la relación con las juntas vecinales continuó siendo estrecha e incluso muchos miembros de las juntas son actualmente socios afiliados del sindicato.

3. La presencia femenina en el Sindicato Mixto de Transporte «Señor de Mayo»

Actualmente el sindicato está conformado por 700 afiliados, organizados en 22 grupos³. Del total de los componentes 658 son hombres entre propietarios y asalariados, 36 son mujeres afiliadas pasivas (propietarias pasivas) y 6 son propietarias o conductoras asalariadas. Es evidente el porcentaje minoritario de las mujeres en esta organización. Según Arturo Velásquez (2019), Secretario de Régimen Interno, las 6 choferesas, pertenecen a distintos grupos: dos al grupo 4° «San Antonio», una al grupo 7° «Chicos Malos», otra al grupo 9° «Halcones», una al grupo 1° «Pioneros» y otra al grupo 19° «Alianza».

3 Grupos del sindicato «Señor de Mayo»: 1° Pioneros, 2° Magníficos, 3° Huracanes, 4° San Antonio, 5° Correcaminos, 6° Gavilanes, 7° Chicos Malos, 8° Leopardos, 9° Halcones, 10° Lobos, 11° Illimani, 12° Calama, 13° Broncos, 14° Bolivia, 15° Independencia, 16° Quirquinchos, 17° América, 18° Tigres, 19° Alianza, 20° Los Pumas, 21° Generación 21 y 22° Millonarios.

El transporte público sindicalizado, rubro predominantemente masculino, en la actualidad no restringe la participación de las mujeres, no obstante, su presencia en este ámbito laboral es minoritaria. Respecto a la presencia femenina, el directorio central y los afiliados de base indican, desde su perspectiva masculina, que a la mayoría de las mujeres (propietarias pasivas y esposas) no les gusta participar de las actividades sindicales.

Aunque el sindicato no restringe la participación de las mujeres, ello no implica que estas sean enteramente libres de hacerlo, ya que sus responsabilidades en el hogar y ocupaciones fuera de su condición de sindicalistas, parecen relegar a un segundo plano su participación.

La asistencia a las actividades de un sindicato es obligatoria, de acuerdo a la relación que tengan sus miembros con este y a los reglamentos internos. En este caso, las mujeres afiliadas, ya sean asalariadas o propietarias, están estrictamente obligadas a asistir a todas las actividades de su grupo y del sindicato, la inasistencia se sanciona con una multa que el grupo determina.

Las afiliadas pasivas (propietarias de minibús), según Arturo Velásquez, asisten según el compromiso que tienen con la institución, se les convoca la mayoría de las veces mediante sus dirigentes para que participen en las actividades, pero no se les obliga, no se les cobra multas por no asistir a las actividades.

Otro segmento de mujeres que se considera en este análisis, está integrado por las esposas de los afiliados. A ellas no se las convoca directamente a participar, ya que no tienen la obligación de asistir, pero tampoco se les restringe la participación; al contrario, según Roberto Mamani (2019), se incentiva la participación integral de la familia del afiliado, sobre todo en los partidos de fútbol o aniversarios del grupo y del sindicato.

Las propietarias a veces vienen; otras veces, también, no vienen. Cuando disponen de tiempo vienen. Hay distintas personas, socios hay muy distintos, depende del pensamiento, hay otras participativas que les gusta, les interesa cómo está el grupo, (...) socializar con los compañeros más que todo, entonces, vienen (Arturo Velásquez, 2019).

La sindicalización otorga un espacio de participación política y obligaciones dentro del sindicato, y a pesar de ello las mujeres participan muy poco. La intervención de las afiliadas pasivas es muy baja y el de las conductoras no es mucho mayor, sino fuera por las multas, el nivel de participación no variaría con respecto al de las afiliadas pasivas. Este hecho está relacionado con las tareas que cumplen por su condición de mujeres, a diferencia de los hombres, en los siguientes subtítulos se explicitan estas nociones.

La participación de las mujeres en el sindicato, inicialmente estuvo vinculada a la relación conyugal, es decir, que la mujer participa en su condición de esposa. Pero con el paso del tiempo la relación conyugal no fue la única forma, ya que el tipo de relación se amplió a otros lazos filiales y de parentesco como el de las hermanas y las comadres, y finalmente incursionan las choferesas, las que no necesariamente tienen lazos con los afiliados del sindicato.

3.1 Esposas

Al inicio cuando se fundó el sindicato se afiliaron solo hombres; algunos de los que estaban casados también se afiliaron a sus esposas, y otros a pesar de estar casados lo hicieron individualmente.

[Pregunta: ¿La esposa de un afiliado, pasa automáticamente a ser afiliada, o solamente es la esposa de un afiliado?]

Si vienen y aquí ponen a nombre de los dos, y están casados con su libreta de matrimonio, automáticamente los dos; pero si uno viene, y la socia (esposa) no quiere... hay algunas personas, algunas mujeres que no les gusta, no les interesa, están en otro avión. [A] ellas no les interesa, pues bueno, no es. Depende de cada socio, como quiere ingresar (Arturo Velásquez, 2019).

El 10 de julio de 2019, en la tercera fecha del campeonato de fútbol interno del sindicato, durante el trabajo de campo pude conversar con Aidé Barrera, esposa de Juvenal Mamani, ella estaba encargada de servir los almuerzos a los miembros del grupo al que pertenece su esposo. Me explicó cómo participan las esposas en las actividades del sindicato: «Solamente apoyarles (a los esposos), nada más digamos, así cuando hay partidos, hay aniversarios ¿no ve? (...) más que todo con el grupo es, con el grupo se caminan ya, con las esposas» (Aidé Barrera, 2019).

Aidé afirma que como esposa no tiene obligación alguna con el sindicato, pero apoya a su marido, al igual que las demás esposas del grupo. Por ejemplo, ese día le tocó cocinar a ella el almuerzo, y en la siguiente fecha del partido cocinarán otras esposas del mismo grupo. Entonces, se considera que ellas participan de las actividades del sindicato, mediante el apoyo a sus maridos.

En términos de Spedding la unidad doméstica se funda en el matrimonio⁴(1997: 332), en este caso es la pareja de Juvenal y Aidé. Ambos participan del campeonato de fútbol del sindicato, pero con tareas determinadas por los roles de género patriarcales, esta división del trabajo a partir de la unidad doméstica es una evidencia de una de las formas de la comunidad que se reproducen en el espacio sindical (Ticona, 1995: 26).

Las mujeres cocinan y los hombres juegan, ambos participan del mismo evento, pero cumpliendo roles jerarquizados. Los hombres que juegan se convierten en los protagonistas, al contrario del rol secundario de alimentación que cumplen las mujeres, casi invisibilizado, y que tiene cabida solo después de que el evento central ha culminado.

Otra de las prácticas que se reproducen de la comunidad (Ticona, 1995: 26), son las actividades en torno al fútbol. Según el investigador Sergio Villena «el sindicato es un espacio institucionalizado para la promoción del fútbol mediante una secretaría de deportes permanente, contribuyendo a su arraigo entre la población adulta» (2016: 8), igualmente señala que en las comunidades indígenas el fútbol cumple muchos objetivos de tipo social, político y recreativo. De modo que las funciones que el fútbol cumple en la comunidad se reproducen en el área urbana dentro la organización sindical.

En resumen, las esposas de los afiliados fueron las primeras mujeres en participar en el sindicato por su vínculo conyugal. Este hecho simboliza la unidad doméstica e implícitamente la división del trabajo por género. Al respecto se debe considerar que ciertas prácticas «tradicionales» de la comunidad andina no son relaciones horizontales de género y que, por el contrario, las «jerarquías verticales de género» son más pronunciadas en los centros urbanos (Arnold y Spedding, 2007: 176).

3.2 Propietarias pasivas

En el Sindicato Mixto de Transporte «Señor de Mayo» la presencia femenina ha crecido con la incursión de las propietarias pasivas. Estas afiliadas alquilan su minibús, por lo general a un hombre, para que lo «haga trabajar». Los afiliados recuerdan que estas propietarias se asociaron al sindicato pocos años después de su fundación.

4 Para formar una unidad doméstica no es necesario cumplir con el matrimonio, lo indispensable es conformar una pareja del sexo opuesto que se haya «juntado» y que estén separados de las unidades domésticas paternas (Spedding, 1997: 437).

Las propietarias [refiriéndose a las dueñas de minibús que no conducen], a veces vienen, otras veces, también, no vienen, cuando disponen de tiempo. Hay distintas personas, (...) hay otras participativas que les gusta, les interesa cómo está el grupo, o les gusta el deporte, o les gusta venir (...) socializar con los compañeros más que todo (Arturo Velásquez, 2019).

Las propietarias pasivas no están obligadas a asistir a las asambleas y campeonatos de fútbol. Durante el trabajo de campo, varios recordaron a dos propietarias pasivas bastante reconocidas por haber ejercido cargos en las directivas de sus grupos de manera exitosa. «Había una señora enfermera que hacía trabajar su minibús, del grupo 12, ¡ella no dejaba pasar ni una! Todos le cancelaban, sino se subía a su minibús y se los rompía sus letreros» (Martha Torres, vendedora de accesorios para minibuses, 2019). Desafortunadamente no pude conversar con una propietaria pasiva que alquila su movilidad, puede ser porque no asisten a las actividades del sindicato.

Entonces, las segundas en incursionar en el sindicato son las propietarias pasivas que debido a su capacidad adquisitiva poseen un minibús y pueden asociarse. Inicialmente, estas afiliadas fueron cercanas a los afiliados varones del sindicato, y después de afiliarse a su minibús, lo alquilan a un chofer que no posee una movilidad. En este caso, su calidad de sindicalistas les permite ejercer cargos dentro del grupo, pero sus actividades diarias (casa, hijos, ocupación asalariada) limitan su participación.

3.3 Mujeres choferes

En este sindicato existe mucha confusión acerca del año en que incursionaron las mujeres como choferes en este sindicato. Según, la choferesa Marisel Quispe y Roberto Mamani, actual secretario ejecutivo del sindicato, Marisel fue la primera mujer en afiliarse como chofer asalariada, hace 9 años atrás; en cambio la choferesa, Nely Céspedes sostiene que ella trabaja en el sindicato desde hace 11 años; a su

vez Patricia Fernández afirma que ella ingresó hace 10 años; y por último, Arturo Velásquez, secretario de Régimen Interno, recuerda a una primera transportista, no sabe su nombre, pero la veía trabajando hace 18 años.

La choferesa Patricia Fernández, quien se afilió al sindicato «Señor de Mayo» hace 10 años, recuerda que antes fue parte de otro sindicato como propietaria pasiva. Cuenta que cansada de «aguantar a choferes que solo arruinaban su auto», se afilió al sindicato «Señor de Mayo» y empezó a conducir su propio minibús *carry*⁵. Tomó esta decisión después de separarse de su esposo, quien en los años que estuvieron juntos no quiso enseñarle a manejar, a pesar de que ella se lo pedía, y una vez que sus hijos se volvieron independientes. Hace 10 años, se inscribió a un curso de conducción y obtuvo su licencia de profesional, así alcanzó su sueño de tener un auto propio y manejarlo.

Patricia se siente a gusto en el sindicato, participa de todas las actividades, está habilitada para jugar en el campeonato interno de fútbol en el equipo de su grupo «Pioneros», también baila morenada. Actualmente ocupa el cargo de Secretaria de Hacienda, por segundo año, ella aceptó el cargo por el compromiso que tiene con su grupo, «organizamos canastones⁶ para fin de año, con los miembros que quieren también, no todos participan, esa plata otros se lo farrean» (Patricia Fernández, 2019).

Patricia Fernández de 53 años es la mayor de las conductoras que forman parte de esta investigación. Es importante destacar que ella se afilió al sindicato por convicción propia.

Nely Céspedes, otra choferesa, cuenta que en el sindicato se sorprendieron cuando fue a afiliarse, hace diez años, porque era mujer y sobre todo porque era muy joven para ser propietaria de un minibús, en ese entonces no alcanzaba los 25 años.

5 Modelo de minibús pequeño con tres filas de asientos.

6 Los canastones navideños son para las fiestas de fin de año, ya que el transporte público sindicalizado no recibe ningún tipo de aguinaldo.

Yo sé cómo es trabajar (...). Yo en donde trabajo no se hacerme problema de nada (...), lo económico, yo le doy las cuotas al jefe de grupo (...) Cumplo, trabajo, al igual que ellos, no me doy por vencida. ¡Mejor!, me admiran, me dicen: ‘Nely, ¿por dónde has venido? ¿Por qué me has ganado?’ (risas) (Nely Céspedes, 2019).

Relata que, a pesar de sentirse intimidada al principio por ingresar a un rubro predominantemente masculino, donde no conocía a nadie, no fue razón suficiente para echarse atrás, «es como cualquier trabajo donde eres nueva, no te conocen, nadie te habla, pero con el tiempo vas ganando confianza y te acoplas, haces amigos, como en todo lugar» (Nely Céspedes, 2019).

Nely afirma enfáticamente que las mujeres, a diferencia de los hombres, «somos capaces de todo lo que queramos», considera que su trabajo, dentro de este ámbito masculinizado, conlleva una responsabilidad muy grande porque transporta personas, y esta es su motivación y orgullo. Actualmente, estudia la carrera de Derecho en la Universidad Mayor de San Andrés, trabaja en los horarios que no tiene clases y participa en las actividades del sindicato de acuerdo a su disponibilidad de tiempo, en su grupo comprenden su situación y la mayoría le apoya para que culmine sus estudios.

4. Mujeres en el sindicato: choferesas, afiliadas pasivas y esposas

La participación de la mujer en el sindicato de Transporte Mixto «Señor de Mayo», de acuerdo al trabajo de campo, se puede agrupar en tres: esposas, afiliadas pasivas (propietarias) y choferesas. El grupo de las choferesas es el más prestigioso porque se desempeña en un ámbito masculino, pues la conducción de movi­lidades ha sido considerada tradicionalmente como una actividad masculina. Cabe aclarar que este grupo de mujeres es el más joven, por lo que el factor generacional es clave en el análisis, ya que les permite abrirse y atreverse

a incursionar en el rubro, a diferencia de los otros dos grupos de mujeres. También es importante destacar que este grupo de choferesas optaron por este trabajo, no solo por la ganancia económica, sino por la preferencia y el gusto personal de conducir.

Las conductoras entrevistadas afirman que existe un trato igualitario con relación a sus colegas de trabajo y que en ningún momento se les ha negado trabajar en este rubro, es más una parte de sus compañeros del sindicato, incluyendo a los otros dos grupos de mujeres, al igual que sus familias y clientes les expresan su admiración. Aunque, también recuerdan que han experimentado circunstancias desagradables como algún comentario misógino al momento de desempeñar sus labores: «¡Ay! ¡Mujer tenía que ser!, ¡Con razón, pues, mujer había sido!», aclaran que estas agresiones provienen de personas que «no conocen ni las conocen». Estas agresiones verbales reflejan el machismo y la misoginia latente en la sociedad.

Para comprender el estatus de las choferesas, Spedding (1997: 335) explica que el prestigio otorgado a las tareas masculinas es un factor para posicionar a las mujeres que desempeñan dichas tareas.

El grupo de las propietarias pasivas, las que poseen la «herramienta» de trabajo, es el segundo grupo que prosigue en prestigio a las choferesas, su condición de propietarias les asigna derechos y obligaciones políticas en el sindicato, aunque en menor medida que a un conductor o conductora. Ellas perciben una renta que les permite cierta emancipación económica de sus esposos, si están casadas.

Finalmente, el grupo de las esposas tiene una relación en el sindicato por su vínculo conyugal, en otras palabras, el formar parte de la unidad doméstica les otorga cierta participación en el ámbito sindical. Su participación se interpreta como la reproducción de ciertas prácticas tradicionales de la comunidad.

5. Construcciones de género dentro del sindicato

A continuación, se presenta una sistematización de las entrevistas y conversaciones personales con afiliados, socias y personas próximas al Sindicato de Transporte Mixto «Señor de Mayo» que hacen referencia a las características de las y los choferes.

Cuadro 1. Construcciones de género

Hombres	Mujeres
(...) yo digo la mujer, la mujer es, le diría, es el alma de la casa, es la vida de la casa (Marcial Mamani, 2019).	Y tenemos que ver como todo chofer, el agüita, el aceite, entonces estoy chequeando eso (...) sin miedo, arriesgarse y ganar experiencia aprendes la lección, ¿no ve? Para todo tenemos habilidad, capacidad [refiriéndose a reparar el auto en caso de una falla mecánica] (Nely Céspedes, 2019).
Pero la mayoría de los varones no hacen [llevar comida a su casa después del trabajo, como lo hacen las mujeres conductoras], ‘¡No! la casa qué me importa...’ (Marcial Mamani, 2019).	Yo le traía a mi bebecito, le amarraba aquí a mi lado, y hasta ahora me ayuda a vocear, pero es hasta que le dé vergüenza, luego ya no va a querer ayudarme (Marisel Quispe, 2019).
[Los hombres] se juntan con sus compañeros de grupo a farrear. Algunas compañeras, cuando me estoy yendo de acá, 8 de la noche; Alguna vez, veo que están dejando el vehículo y siempre están agarrando algo en la bolsa para llevar [a sus casas] (Roberto Mamani, 2019).	No tienen las mujeres antecedentes, te van a decir, pero los hombres, ¡todo el mundo tienen antecedentes! [en tránsito]. En estado de ebriedad, en todo se mete en problema o si no tienen otros problemas familiares, que hacen hijos aquí, allá. Están embarazando, sus problemas no les falta a mis compañeros. En cambio, los hombres no, no se ocupan de la casa, ni de los hijos. Salen 4 o 5 de la mañana, se lavan, se cambian, salen y llegan directo a dormir como visita. Ni los ven a los niños, a los niños los pescan durmiendo, no les ven prácticamente (Nely Céspedes, 2019).
Hay una señora del primer grupo que era a la única que le he visto, tal vez desde hace tiempo, tener un cargo dentro de la jefatura del grupo y [era] activa, tal vez más que un varón (Marcial Mamani, 2019).	(...) ya siempre era medio varonil, varoncito. Me antojo, así como hombre me antojo, los hombres están chequeando ¿no ve? Siempre, auto bonito, auto conservado, auto que ya está llegando último modelo (Nely Céspedes, 2019).
Arturo Velásquez indica que las mujeres serán siempre más cuidadosas al conducir (2019).	Es una responsabilidad, uno para manejar tiene que ser «macha, macha tiene que ser» (Amalia Paty, 2019).

Fuente: Elaboración propia con base en entrevistas y conversaciones del trabajo de campo (2019).

Entonces, los hombres dicen que las mujeres son cuidadosas, responsables en su casa y en su trabajo, preocupadas por su casa y sus hijos, más activas en los cargos políticos dentro del sindicato, «incluso tal vez más que un varón», según Marcial Mamani (2019). Los hombres dicen que ellos son irresponsables, no le dan la misma importancia al hogar como las mujeres y que son borrachos.

Por su parte, las mujeres dicen que los hombres son irresponsables, son borrachos, no se ocupan del cuidado de los hijos y de su casa, mientras que las mujeres son responsables, cuidadosas, dedicadas, a las que les gustan los autos son varoniles y que las choferesas tienen que ser «machas» para conducir. Una «mujer macha» es valorada porque ha transgredido algún papel que no se creía que lo podía desempeñar o soportar. En este caso, aluden a la conducción de un minibús que conlleva una gran responsabilidad, considerando de que se transporta personas en una topografía tan compleja como la que caracteriza a la ciudad de La Paz.

Ambas miradas resaltan la responsabilidad laboral de las mujeres y las representan como una imagen de progreso y mejora económica, a diferencia de los hombres que «se farrean su ganancia del día».

Este estatus y reconocimiento otorgado a las mujeres desde las dos miradas, por realizar un trabajo masculino, según María Lugones, investigadora feminista, se puede analizar desde la concepción del sistema de género, moderno patriarcal que subordina a la mujer (2012: 131-133).

6. Conclusiones

Este artículo con base en datos etnográficos expone los factores y las circunstancias de la incursión femenina en el transporte público, en específico en el Sindicato de Transporte Mixto «Señor de Mayo» de La Paz, y las construcciones de género que se expresan respecto de la apropiación de este espacio tradicionalmente masculino.

Después de sistematizar las entrevistas, se concluye que el aspecto generacional da paso a la incursión de mujeres conductoras en el transporte público, esto se debe en parte a la dinamicidad de la sociedad en el tiempo. Este grupo de mujeres son jóvenes, y se observa un cambio de actitud que caracteriza a esta generación de choferesas, a decir de Nely Céspedes «me lancé porque también hoy en día la necesidad nos llega, y aparte de eso, todo podemos como mujeres, todo. No nos falta nada». (2019). Este último aspecto «atreverse a conducir» les faltó a los otros dos grupos de mujeres, esposas de afiliados y propietarias pasivas.

También es importante señalar que el motivo para que las mujeres incursionen en el transporte público va más allá de la necesidad de ganar dinero, ya que este es un trabajo que han elegido por gusto, entre otros campos laborales. A pesar de que en un principio pudieron sentirse intimidadas por el sistema de género moderno patriarcal, presente en nuestra sociedad y que dicta los roles propios de cada género, ellas se atrevieron a más y por factores de preferencia e incluso por el placer de estar frente al volante se afiliaron al sindicato.

En la primera fase de la investigación fue sorprendente observar que esta incursión femenina no provoca rechazo o discriminación directa en un ambiente masculinizado, más bien gozan de prestigio y se les otorga el derecho a participar activamente y con un «trato igualitario» como ellas mismas lo señalan. Sin embargo, en este punto que conjuga la incursión de las choferesas y la construcción de género. La afirmación constante de las choferesas sobre el trato igualitario en el sindicato es evidente, no se puede negar que este trato es producto de su desempeño laboral en un campo tradicionalmente masculino, lo que les otorga una condición que les permite recibir ese

«trato igualitario». Esta situación permite cuestionar si ¿en realidad es un «trato igualitario»? o ¿acaso será evidencia de la continua subordinación y discriminación de la mujer? ¿Por qué se valora más el trabajo típicamente masculino sobre cualquier trabajo tradicionalmente femenino?

Respecto a las construcciones de género, las percepciones recolectadas de las dos miradas en el contexto síndico-comunal, no se alejan de la concepción del sistema de género, moderno patriarcal. Entonces el que las mujeres participen en un espacio tradicionalmente masculino, no genera automáticamente el cambio en los roles tradicionales.

Bibliografía

ARNOLD, Denise y SPEDDING, Alisson. 2007. Género, etnicidad y clases sociales: la mujer en los movimientos sociales y movimientos de mujeres. En: *Iglesias Turrión, Bolivia en Movimiento. Acción colectiva y poder político* (pp. 155- 188). Barcelona: El Viejo Topo. Coordinador J. Espasandín López y P.

LUGONES, María. 2012. Subjetividad esclava, colonialidad de género, marginalidad y opresiones múltiples; Pensando los feminismos en Bolivia. En: *Conexión Fondo de Emancipación*. La Paz.

SPEDDING, Alisson. 1997. Esa mujer no necesita hombre: en contra de la «dualidad andina». Imágenes de género en los Yungas de La Paz. En: *Más allá del silencio: las fronteras del género en los Andes*. Compilado por: D. Arnold. La Paz. CIASE/ILCA.

SPEDDING, Alisson y VICHEVICH, Helan. 2016. Homosexualidad rural en los Andes: notas desde los Yungas de La Paz, Bolivia. En: *Bulletin de l'Institut français d'études andines*.

TICONA, Esteban. 1995. *Organización, liderazgo y representación Aymara en la Confederación Sindical Única de Trabajadores Campesinos de Bolivia* (CSUTCB). Tesis de maestría, FLACSO Ecuador. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/10469/854>.

VILLENA, Sergio. 2016. ¿DES-gol-ONIZACIÓN? Fútbol y política en los movimientos indígenas de Bolivia. En: *Revista Crítica de Ciências Sociais III*.

Entrevistas

Aidé Barrera Alanoca, esposa de Juvenal Mamani, socio propietario y chofer del Sindicato Mixto de Transportes «Señor de Mayo». Entrevista realizada en la cancha de «Sewenkani», el 3 de julio de 2019.

Amalia Paty Chipani de Mamani, exafiliada y esposa de exafiliado del Sindicato Mixto de Transportes «Señor de Mayo». Entrevista realizada en la pensión de la entrevistada que está ubicada frente al sindicato, el 20 de julio de 2019.

Arturo Velásquez, Secretario de Régimen Interno del Sindicato Mixto de Transportes «Señor de Mayo». Entrevista realizada en el sindicato, el 28 de junio de 2019.

Marcial Mamani, Secretario General del Sindicato de Transporte Mixto «Señor de Mayo». Entrevista realizada en el sindicato, el 10 de julio de 2019.

Martha Torres, vendedora de accesorios para minibús, 2019.

Marisel Quispe, afiliada asalariada del Sindicato de Transporte Mixto «Señor de Mayo», choferesa de la ruta de la línea 889. Entrevista realizada el 18 de mayo de 2019.

Nely Céspedes, afiliada y choferesa del Sindicato de Transporte Mixto «Señor de Mayo». Entrevista realizada 19 de junio y el 10 de julio de 2019, en el aniversario del grupo 9º «Halcones».

Patricia Fernández, afiliada y choferesa del Sindicato Mixto de Transportes «Señor de Mayo». Entrevista realizada en la estación de servicio del mercado de Villa Fátima el 5 de julio de 2019.

Roberto Mamani, Secretario General del Sindicato de Transporte Mixto «Señor de Mayo». Entrevista realizada en el sindicato el 15 de junio de 2019.