

**UNIVERSIDAD NACIONAL  
AUTONOMA DE MEXICO**

FACULTAD DE PSICOLOGIA

DIVISION DE ESTUDIOS PROFESIONALES

“Patrones de Personalidad del Operador de  
Autobús de Pasajeros en una Empresa  
Mexicana”

**TESINA**

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE  
LICENCIADO EN PSICOLOGIA  
P R E S E N T A

**TERESITA DEL SAGRARIO ROBLES TRUJILLO**

DIRECTOR DE TESIS: **DRA. GEORGINA MARTINEZ MONTES DE OCA**

México, D.F., agosto de 2005.

m. 346949

## **DEDICATORIAS**

### **A DIOS:**

*Por guiar mi camino hacia la luz y permitirme llegar a este momento en el cual culmina una meta anhelada.*

### **A MIS PADRES:**

*Por el don de la vida que me dieron, así como por su amor, apoyo y comprensión, gracias por ser mis padres y enseñarme a ser la mujer que soy el día de hoy.*

### **A MIS HERMANOS:**

*A Rosita quien se encuentra siempre presente en mi corazón y está a mi lado espiritualmente dándome fortaleza para enfrentar la vida.*

*A César y Yola, por su cariño y apoyo incondicional, por estar cerca de mí en los tiempos difíciles compartiendo mis penas y alentándome a seguir siempre adelante, los quiero mucho.*

**A MI FAMILIA:**

*Por creer en mi y estar conmigo en los momentos especiales, impulsándome a ser mejor cada día y a crecer como persona e incluso como profesionalista.*

**A MIS AMIGOS:**

*A todos y cada uno, por estar a mi lado y compartir las alegrías y las tristezas, los triunfos y los fracasos, por fomentar el cumplimiento de mis metas y desvanecer mis tropiezos, gracias por el don maravilloso de su amistad.*

**A MIS COMPAÑEROS:**

*A todos quienes me alentaron para la realización de este proyecto y que colaboraron de forma directa o indirecta y además vivieron conmigo el desarrollo de este trabajo.*

## **A G R A D E C I M I E N T O S**

### **A LA UNIVERSIDAD:**

*Por darme el cúmulo de conocimientos que en la actualidad me permiten desarrollar mi profesión de Psicóloga con responsabilidad y compromiso.*

### **A LA DIVISION DE EDUCACION CONTINUA:**

*Por la oportunidad de incluirme en este programa de Titulación, que me permitió concluir una meta importante en mi vida, así como por hacerme progresar como profesionalista e incluso como persona.*

### **A MI DIRECTORA DE TESIS:**

**GINA:** *gracias por la haberme permitido trabajar contigo, fue una experiencia en la cual me permitiste aprender, conocer y vivir la Psicología como una parte de mi propia vida y de esa manera logré iniciar y concluir la tesina, gracias por tu aliento, apoyo y confianza.*

## INTRODUCCION

El objetivo de esta investigación es hacer una aportación para definir e identificar características de personalidad del operador de autobús de pasajeros, trabajo que implica analizar una serie de rasgos o elementos que la han ido conformando, contemplando, para ello etapas como la infancia y adolescencia, la estructura y dinámica familiar, los vínculos afectivos, el entorno social, la educación, la religión, etc., es decir toda una gama de situaciones y factores que confluyen en la determinación de su vocación, como profesional del volante. Sin embargo esto no es una tarea fácil ya que no existen, hasta la fecha, estudios en los que se haya reportado el perfil de personalidad que caracteriza a este tipo de actividad, profesión u oficio.

La trascendencia de este tema radica en la actualidad, ya que es una profesión ejercida por personas que tienen en sus manos la responsabilidad de transportar a un promedio de dos millones de pasajeros al año, a diferentes destinos y a través de diferentes empresas, según datos de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes; no obstante lo realmente importante es conocer las características personales y emocionales que poseen los operadores y como éstas, determinan el grado de compromiso que ellos asumen, tomando conciencia que los pasajeros "ponen su vida en sus manos".

Es conveniente mencionar que dicho estudio se encuentra restringido en cuanto a la literatura existente sobre el tema, por lo que el desarrollo del presente trabajo aportará elementos que son sustentados por las experiencias obtenidas a lo largo de 11 años de trayectoria laboral, en una empresa mexicana de Autotransporte de Pasajeros, a través del contacto con los operadores de autobús, en el proceso de Reclutamiento y Selección, así como por la similitud existente con otras profesiones que podrían tener semejanza como lo son los pilotos aviadores y los marinos.

Es importante mencionar que los datos recopilados pertenecen a una muestra no cuantificada de conductores y que el principal método que se utiliza para la presente investigación es la observación y comparación entre los mismos.

De tal forma en el **Capítulo I** se expondrán los antecedentes históricos encontrados sobre el surgimiento de ésta actividad laboral en México que data de los años 30's aproximadamente en los que surgen las grandes empresas de autotransporte que existen en la actualidad en el país, además del contexto en el cual se desarrollan dentro del sector.

Posteriormente en el **Capítulo II** se describirán algunos tópicos del ámbito familiar, escolar y personal que influyen en la conformación de la personalidad del operador, es decir sus vivencias y experiencias,

## INDICE

### CAPITULO I

#### *ANTECEDENTES E IMPORTANCIA DEL AUTOTRANSPORTE EN MEXICO*

1.1. Antecedentes históricos . . . . .	2
1.2. El papel del Operador . . . . .	6
1.3. Aspectos legales . . . . .	10
1.4. Condiciones de trabajo . . . . .	12

### CAPITULO II

#### *PERFIL PSICOLOGICO DEL OPERADOR DE AUTOBUS*

2.1 Características del ámbito familiar . . . . .	16
2.2 Características escolares y vocación . . . . .	24
2.3 Personalidad . . . . .	27
2.4 Entorno social . . . . .	36
2.5 Variables psicosociales: locus de control, autoestima, asertividad, poder . . . . .	39
2.6 Religión y costumbres . . . . .	46
2.7 Supersticiones y rituales . . . . .	50

### **CAPITULO III**

#### *ANALISIS PSICODINAMICO DE LA PERSONALIDAD DEL OPERADOR DE AUTOBUS*

3.1	Definición de Metapsicología . . . . .	53
3.2	Hipótesis tópica . . . . .	59
3.4.	Hipótesis económica . . . . .	62
3.5	Hipótesis estructural . . . . .	64
3.6	Hipótesis dinámica . . . . .	72
3.7	Hipótesis genética . . . . .	73

### **CAPITULO IV**

#### *COMUNES DENOMINADORES DEL DISCURSO ANTE EL PSICOLOGO EVALUADOR DE LOS OPERADORES DE AUTOBUS*

4.1	Importancia de la narrativa para investigar el estilo de vida . .	90
4.2	Contenido del discurso . . . . .	95
4.3	Comentarios y anécdotas . . . . .	97

## **CAPITULO V**

### *CONCLUSIONES, LIMITACIONES Y SUGERENCIAS*

Conclusiones ..... 102

Limitaciones ..... 109

Sugerencias .....110

**BIBLIOGRAFIA.....111**

así como el ambiente sociocultural en el cual vive y lo define en su profesión.

En el **Capítulo III** se enfocarán los aspectos psicodinámicos que se infieren de la personalidad del operador de autobús y los cuales podrían dar pauta al comportamiento de los mismos.

El **Capítulo IV** se enfoca al discurso del operador en cuanto al contenido y la forma de expresarse, para conocerlo, así como se reportan algunas de las experiencias vividas en el trabajo con ellos.

En el **Capítulo V** se exponen las conclusiones a las que se llegó como resultado de este trabajo, así como la reflexión sobre las limitaciones de un estudio como éste.

Por todo lo anterior, el objetivo de este trabajo es dar pauta para investigaciones futuras sobre el tema y tener las bases para el entendimiento de la personalidad del operador de autobús, con el objetivo de entender las características que los distinguen de otro tipo de profesión, pero que al mismo tiempo les permite desarrollar su trabajo y permanecer fuera de su ámbito familiar durante largos periodos.

**CAPITULO I**

*Antecedentes e importancia del  
autotransporte en México*

## 1.1 ANTECEDENTES HISTORICOS

En 1916 el servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal estaba a cargo de los tranvías. El 31 de julio de ese año, estalla una huelga promovida por la Federación de sindicatos del Distrito Federal, lo que paraliza el sistema de transporte más importante. Los choferes que prestaban el servicio de autos de alquiler se apresuraron a atender la demanda, en autobuses improvisados con chasis de coches viejos, con tablas amarradas y toldo de manta sujeto con varas como carrocería, la cual era de madera, con asientos laterales para diez pasajeros, estribo trasero, cuatro puntales para sostener el techo y cuando llovía se bajaban las cortinillas de lona y reinaba la oscuridad dentro del carromato. Las velocidades que desarrollaban no pasaban de 30 o 40 kilómetros por hora y el consumo de gasolina era excesivo.

Los inicios sobre la historia del Autotransporte Federal de pasajeros en México se remontan a la época del Cardenismo, alrededor de 1938, año en el cual se impulsaron las cooperativas, ya que según la Cámara Nacional de Autotransporte de Pasajeros era “la forma ideal de agrupamiento, debido a que los propietarios de vehículos eran a su vez operadores, administradores, etc.”.

De tal forma y con más empeño que capital, grupos de hombres se unieron con un fin común: el transporte de personas entre la Cd. de

México y los Estados cercanos, la visión de estos grupos se encaminaba a cubrir las necesidades de transportación a lugares lejanos, de personas con escasos recursos económicos.

Dicho esfuerzo se enfrentó a una serie de obstáculos para los que no estaban preparados, ya que de inicio los caminos eran de terracería o empedrados, dicho factor impedía transitar con beligerancia de un estado a otro, así mismo la estructura de los vehículos que existían en esos tiempos requerían de adecuaciones en cuanto a la fabricación de carrocerías, asientos, puertas, etc. Aunado a esto se requerían de trámites para la autorización y reconocimiento de las Cooperativas por la entonces Secretaria de Economía, así como por la Secretaria de Comunicaciones y Obras Públicas para la incorporación a la ruta federal, cumpliendo con los requisitos de la Ley de Vías Generales de Comunicación. Como anécdota se cuenta que bajo las circunstancias descritas el tiempo de recorrido entre México y Querétaro era de poco más de siete horas.

Es en 1949 cuando se expide el reglamento en donde se permite la incorporación de permisos al régimen de concesiones y posteriormente se especifican las disposiciones con respecto a peso y dimensiones de los autobuses para circular en caminos federales, así como todo lo relacionado con la infraestructura del transporte es decir: llantas, refacciones, combustibles, etc., siendo a partir de este momento

cuando se reconoce al transporte como un acto mercantil, en el cual los prestadores del servicio pueden integrarse en sociedades para la obtención de concesiones; tal ley permaneció vigente hasta 1993 cuando entra en vigor la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, que elimina las concesiones y los convierte en permisos a los que sólo los mexicanos por nacimiento pueden tener acceso.

Con el paso de los años el auge de los autobuses ha sido mayor en virtud de cubrir una necesidad, incluso se afirma estadísticamente según datos de la Cámara Nacional de Autotransporte de Pasajeros (CANAPAT), que en nuestro país el 98% de personas que requieren trasladarse utilizan este medio en función de sus bajos costos y seguridad, en comparación con el transporte aéreo que no puede estar al alcance de la mayoría de la población y por la prácticamente inexistencia del ferrocarril, hasta este momento, porque existen planes a mediano plazo de promover sus servicios.

En tal sentido y por el auge cobrado sobre todo alrededor de los años noventas, la trascendencia del sector camionero ha cobrado relevancia, modernizando su tecnología e incrementando el número de unidades al servicio de la población, así pues la CANAPAT sostiene que el parque vehicular utilizado en el año 2003 fue de aproximadamente 38,888 autobuses en sus distintos tipos de servicio: de lujo, ejecutivo, primera clase y económico, por lo que se infiere que como mínimo se

requiere el mismo número de profesionales en la conducción, pero si tenemos en cuenta que existen servicios que requieren de 2 operadores en un mismo autobús, podríamos entonces hablar de incluso el doble de conductores, esto nos habla de un sector laboral que sigue en crecimiento y que es la motivación para esta investigación.

Por lo anteriormente mencionado la operación de un autobús de pasajeros en sus distintos modelos y marcas exige de los conductores ciertas habilidades motrices, además de conocimientos básicos de mecánica, educación vial y mantenimiento entre otros, pero requiere también de ciertas características de personalidad que se definirán posteriormente.

## 1.2 EL PAPEL DEL OPERADOR

La trascendencia del transporte de pasajeros por carretera no sólo resalta por sus implicaciones económicas sino por su directa incidencia en la calidad de vida de los ciudadanos, de hecho, es un sector en franco crecimiento durante el último cuarto de siglo, según la Federación Nacional Empresarial de Transportes en Autobús (FENEBUS), organismo español patrocinado por el Ministerio de Fomento que norma el autotransporte, en dicho país.

La movilidad de las personas es fundamental para cualquier comunidad ya que permite sostener la organización social al facilitar el acceso al trabajo, centros educativos, centros de servicio, comercios, zonas turísticas, lugares de origen, etc., la gente desea moverse y sobre todo saber que puede hacerlo, pero además el pasaje no quiere perder tiempo en los desplazamientos, ni que estos se conviertan en un suplicio sino que sea una experiencia agradable y segura.

El transporte colectivo por carretera permite poner de acuerdo a muchas personas en el sentido del costo económico, energético, medioambiental, etc., del desplazamiento, lo que supone una mejora ya que se ahorra energía, se evita la contaminación que pudieran producir un mayor número de automóviles y se evita un tráfico mayor en las carreteras.

El papel que juega el operador dentro de este contexto y en el marco de la historia del autotransporte antes mencionada ha sido relevante, ya que tiene en sus manos no sólo el control físico del vehículo sino también de la parte más vulnerable que son los pasajeros, en tal sentido las funciones que a ellos competen han variado y se encuentran inmersas a las disposiciones que las propias empresas han ejercido, por lo concerniente a sus distintos tipos de servicio y poblaciones a las que llegan.

Sin embargo, es importante aclarar que su misión no es sencilla, ya que tiene implícitas otras responsabilidades como por ejemplo:

- la capacidad para recibir a distintos tipos de personas con necesidades diferentes, niños, jóvenes, adultos, ancianos, discapacitados, enfermos, en fin toda una gama de personalidades distintas que requieren de una atención personalizada.
- La responsabilidad de transportar íntegramente a todos sus pasajeros de origen a destino.
- La seguridad, comodidad y puntualidad del servicio que adquieren los clientes.
- El cumplimiento del itinerario de viaje de acuerdo a lo estipulado por el rol (viaje) marcado.

- La estructura en cuanto a dimensiones de un autobús, que es de aproximadamente 12 metros de largo y 3.40 metros de ancho, con un peso bruto de 20,000 kilogramos, en promedio, en el cual se transporta de 20 a 40 pasajeros.
- Una serie de habilidades y destrezas que son adquiridas con la experiencia o la capacitación dentro del sector, en cuanto al manejo de la unidad.
- El conocer de la operación y mantenimiento básico de los autobuses para poder resolver situaciones que se presentan en carretera.
- De las rutas, destinos a través de las autopistas y carreteras nacionales, así como de los caminos vecinales que comunican pequeñas poblaciones con las grandes urbes.
- Y de educación vial para la adecuada conducción de las unidades, respetando las normas y reglamentos establecidos por la autoridad correspondiente.

Todo lo anterior nos refleja la complejidad que implica la realización del trabajo del operador y advierte que sus funciones no pueden ser realizadas por cualquier persona que no posea las características esenciales, no únicamente en el aspecto físico y de conocimientos, sino también en la parte emocional, la cual será descrita con mayor detalle en los siguientes capítulos.

Hoy en día con el avance de la tecnología: los motores revolucionados, las computadoras de viaje, las modernas carrocerías y el diseño de la estructura de los autobuses, nos hace concebir al transporte de pasajeros de una forma distinta a como era imaginada en sus orígenes, por lo que se percibe al operador de autobús como un profesional del volante y el servicio que prestan, como una de las mejores alternativas de desplazamiento y un ahorro en comparación con la tarifa aérea.

### 1.3 ASPECTOS LEGALES

El ser conductor de autobús también representa el cumplimiento a ciertas disposiciones legales como el estar autorizado para ejercer la profesión, dicha responsabilidad se encuentra regida actualmente por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), quien estipula los requisitos esenciales para la obtención de la Licencia Federal Tipo A, según el artículo 36 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal publicada en el Diario Oficial de la Federación el 22 de diciembre de 1993, en su última reforma aplicada el 4 de enero de 1999.

Dicha Licencia será otorgada después de cubrir una serie de evaluaciones: médicas que incluyen oftalmológica, audiológica, neumológica, cardiológica, neurológica, psicológica, de conocimientos y de habilidades en la conducción, así como estudios de laboratorio en el cual se incluye el estudio toxicológico, mediante los cuales podrá ser acreditada su expedición, pero así mismo dicho documento podrá ser revocado, en situaciones tales como lo marca el *artículo 74* de la misma Ley por: conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas o el efecto de drogas enervantes, por actos delictivos, por abandono del vehículo en caso de accidente, por exceso de velocidad o por considerarse responsable en accidentes, principalmente.

Dicha condición es monitoreada por la SCT, de forma periódica también por los exámenes médicos en operación, es decir minutos anteriores a la salida del autobús, el operador se debe presentar para ser evaluado para afirmar o no, que reúne las condiciones físicas y psicológicas, para iniciar un viaje, independientemente del tiempo de recorrido, e incluso existen supervisiones por la misma SCT, en las carreteras para inspeccionar el estado de físico de los operadores y mediante ello, evitar en lo posible accidentes.

En lo correspondiente a la Ley Federal del Trabajo, en el capítulo VI se fundamenta la relación laboral de los Conductores del Servicio Público de Pasajeros Foráneos, en los que se menciona que el conductor está obligado, entre otras, a tratar con cortesía al pasaje; a respetar las normas de trabajo, reglamentos de tránsito y educación vial, así como al cuidado y buen funcionamiento del vehículo que ellos operan y/o en su caso hacer las reparaciones de emergencia, que sus conocimientos sobre mecánica básica les permitan.

Así mismo esta prohibido que los operadores, ingieran bebidas alcohólicas por lo menos doce horas antes de la salida de su corrida, el uso de narcóticos o drogas enervantes dentro o fuera de su ámbito laboral, sin la prescripción de un médico autorizado, así como el abordar pasaje fuera de los lugares señalados por la Empresa en la cual se encuentran registrados.

## 1.4 CONDICIONES DE TRABAJO

La reglamentación en materia laboral, en lo concerniente a los Operadores de Autobús, por ejemplo en España según FENEBUS se encuentra estipulado un periodo de 4 horas de conducción por 2 horas de descanso, norma mediante la cual pretenden disminuir el nivel de cansancio y stress ocupacional entendido como los “*sobrehorarios*”, el exceso de tareas y la privación del sueño que ocasionan fatiga psicológica o como se conoce en el medio aeronáutico fatiga de vuelo, al reconocer dicho estado y normar la operación del autobús pretenden evitar considerablemente la posibilidad de accidentes.

Siendo México un país en donde las reglas existen, pero donde a la falta de una óptima supervisión se provocan alteraciones en el seguimiento de las mismas, es entonces cuando los errores en materia de reglamentación se presentan, por ejemplo en la Ley Federal del Trabajo, no se encuentra fundamentado el tiempo que el Operador de Autobús debe conducir, sólo se menciona, que deberá recibir un salario acorde al kilometraje recorrido o por viaje, en virtud de no estar definido y por necesidades de la empresa y/o la demanda de pasaje, sobre todo en temporada vacacional, se origina que dichas jornadas sean prolongadas, inclusive hasta de doce o quince horas diarias, lo cual origina en muchas ocasiones los accidentes en las carreteras debido a

que los conductores se quedan dormidos y pierden el control de los autobuses.

La SCT tiene un Proyecto que aún no se confirma como Ley, en donde por medio de la Bitácora (Registro de las horas de trabajo del operador) se pretende normar dicho criterio, sin embargo durante muchos años se ha manejado en tal sentido y las autoridades no se han puesto de acuerdo.

En cuanto a su forma de pago es generalmente al término de cada viaje, de acuerdo a las distancias recorridas, al factor pasaje y obviamente también dependiendo del contrato colectivo de la empresa en la cual se encuentren registrados, así los operadores pertenecientes a líneas de autotransportes, poseen además los beneficios de la seguridad social, que en este caso son mayores por el riesgo que conlleva su actividad laboral.

Sus horarios de comida no encuentran plenamente definidos ya que se adecuan a las necesidades del viaje, en tal sentido sus lugares y tipos de alimentación son completamente variables.

Con el afán de evitar incidentes de este tipo existen dormitorios, en donde los conductores deben descansar y dormir el tiempo correspondiente para reponerse del cansancio que implica la labor que

realizan, por lo que a lo largo de la ruta que recorren se encuentran instalaciones específicas para dicho fin.

También existen lugares de esparcimiento, básicamente salas de televisión o áreas de juego, en donde puedan reposar y relajarse durante el tiempo que espera para la salida de su autobús.

## **CAPITULO II**

### *Perfil Psicológico del operador de Autobús*

## **2.1 CARACTERISTICAS DEL AMBITO FAMILIAR**

Díaz Guerrero (1982), en lo que ha denominado estudios transculturales, ha comparado a sujetos mexicanos con sujetos de otras culturas a través de pruebas y entrevistas. Describe que en México la familia tiene más importancia que el individuo en sí mismo, ya que se concibe el poder indiscutible del padre por un lado y la abnegación y sacrificio de la madre, por el otro.

Partiendo de esta premisa, Castellan (1985) define a la familia como un grupo de parentesco consanguíneo, de matrimonio o de adopción, cuya responsabilidad primaria es la satisfacción de necesidades básicas y la socialización de los hijos, motivo por el cual tendrán que vivir juntos por un periodo de tiempo indefinido, en el que se mantendrán una variedad de relaciones entre los miembros de ésta.

Es de tal forma que en el trato con el padre se desarrollan la mente y la voluntad, el respeto a la autoridad y a las valoraciones objetivas, la autoafirmación y el autodomínio, la visión del mundo consciente y racional; mientras que en el trato con la madre se desarrolla el lado sensible, las facultades afectivas, la capacidad de amar y de crecer.

A través de la experiencia laboral de 11 años en una empresa mexicana de Autotransporte de Pasajeros y en base a la realización de

innumerables entrevistas de Selección, no documentadas, a operadores de autobús, se ha observado que en su mayoría estos provienen de familias desintegradas, resaltando el abandono de la figura paterna de forma física, ya sea por fallecimiento; o por la existencia de familias paralelas; o de forma psicológica por la falta del vínculo afectivo del padre, lo que podría ser originado por la dificultad de expresión de los afectos, las actividades laborales o el rechazo a la paternidad.

De forma general nuestra cultura mexicana se fundamenta en la relación con la madre, el padre ausente y la abundancia de hermanos.

La función del padre como sostén de la familia y como resultado de la idiosincrasia propia del mexicano e inherente a su sexo, no es asumido en este tipo de familias como el rol tradicional; es decir, el padre carece del carácter de autoridad que dicta la disciplina y que marca el patrón a seguir, más bien, es percibido como ajeno al desarrollo físico y sentimental de los hijos, no es proveedor de las necesidades básicas de todo infante: fisiológicas, de seguridad, de amor y pertenencia y de estima, como lo define Maslow (1988), quien plantea en su teoría de la personalidad el concepto de jerarquía de las necesidades, en la cual las necesidades se encuentran organizadas estructuralmente con distintos grados de poder, de acuerdo a una determinación biológica dada por nuestra constitución genética, como un organismo de la especie humana.

La jerarquía está organizada por la prioridad y la potencia, de tal forma que las necesidades de déficit se encuentran en las partes más bajas como serían: las necesidades fisiológicas, las necesidades de seguridad, las necesidades de amor y pertenencia, y las necesidades de estima y las necesidades de desarrollo, en un nivel más elevado comprenden las necesidades de autorrealización y las necesidades de trascendencia.



El papel de la figura materna como expresión de calidez y amor, así como abnegación, no es la característica principal en este tipo de familias ya que como resultado del abandono emocional y/o físico de la pareja, la posición de la madre llega a manifestarse como un cúmulo de resentimientos y frustraciones que se ven reflejados en el desinterés y evasión respecto a la crianza de los hijos, por lo que su principal preocupación llega a enfocarse en un aspecto meramente económico, es

decir el suministrar la alimentación hasta el grado de sus posibilidades, pero no más allá de lo que su medio se lo permite.

Como resultado de dicha carencia emocional, se producen alteraciones en el desarrollo psíquico y en la formación del carácter, de forma general puede concebirse que en la ausencia del padre, los niños crecen bajo la custodia materna, se observan con frecuencia tímidos y por lo tanto con inseguridad en sí mismos; y en caso contrario, la falta de la figura materna produce endurecimiento de su sensibilidad, en ambas situaciones dicha ausencia pudiera provocar riesgos morales y sociales.

En el caso de existir padrastros, las relaciones con los hijos dependen de una multitud de factores como: la edad, el sexo, los hermanos, y en tal sentido se muestra que el niño del mismo sexo se considera como rival, mientras que el de sexo contrario puede despertar sentimientos eróticos y por tanto celos no solo en el cónyuge, sino también en los otros hijos, generando tensión en el ambiente familiar.

Pero en el caso de los hijos ilegítimos la situación es aún más desfavorable, generalmente son rechazados desde su misma concepción, y aunado a ello en muchos casos existe el intento de ser abortados de manera fallida, por lo que al nacer los niños

probablemente serán prematuros y débiles y con altas posibilidades de vivir en un ambiente hostil y frustrante y por lo tanto carente de amor.

Para Kohut (1989) la empatía que tengan los padres con sus hijos es primordial para la madurez emocional que van a desarrollar, por tal motivo desde este momento se estarían fomentando los rasgos de carácter que van a caracterizar al individuo.

La situación de desunión entre los miembros de familia, las cuales son generalmente extensas, provocan la falta de un modelo de comportamiento e identificación que propicie y fomente la imagen de los padres como protectores, responsables y agentes de socialización y de forma negativa dan la pauta para que a una temprana edad, por lo regular en la adolescencia, estos niños busquen salir del medio familiar para “probar suerte” y “ganarse el pan”.

Las funciones parentales son las que modulan el grado de dolor que existe necesariamente en toda relación interpersonal (Meltzer y Harris, 1957), mencionan que en cualquier relación hay cierto grado de dolor y consideran que los padres pueden generar en los hijos funciones positivas de amor, esperanza, contención del dolor depresivo, capacidad para pensar y creatividad o negativas como odio, desesperanza, angustia persecutoria y confusión.

Es, en estos momentos cuando puede surgir la presencia de una persona como modelo e imagen a seguir, esto como resultado de la admiración o el agradecimiento por la obtención de beneficios económicos o simplemente de apoyo o afecto y que se convierte en la figura de autoridad, ante la ausencia del padre biológico.

En el caso de la existencia de hermanos y siendo el primogénito, se asume el papel de proveedor y responsable de la manutención, sin embargo dicha función permanece sólo por un periodo, ya que la fijación por “probar mundo e irse a la aventura”, no le permite la permanencia en el hogar por tiempos prolongados.

Aunque se reconoce que la personalidad de los padres y la naturaleza de las interacciones tienen una importancia capital en el desarrollo infantil, las relaciones con los hermanos, cuando existen, llegan a ejercer influencias significativas en la personalidad y en la conducta social del individuo.

Para la mujer, es decir madre y hermanas, el rol que se adopta está marcado por un incipiente machismo y sometimiento a las órdenes de la figura masculina, por lo cual carecerá de voz y voto en las decisiones importantes y su papel se reducirá a la realización de tareas domésticas asignadas por tradición.

Todo lo anterior repercute en la formación de la familia del operador de autobús ya que los patrones experimentados en su niñez serán motivo de repetición en la conformación de su propio núcleo familiar, dice Ramírez (1977) “cuando el niño mexicano se hace hombre, tan solo encuentra seguridad repitiendo la conducta de su padre, en la relación con su esposa e hijos y agrediendo contra todo aquello que simbolice su interacción primitiva en relación a su progenitor”, por tanto, el operador se encontrará ausente como resultado del trabajo que desempeña, la diferencia ahora estriba en que su posición es justificada y no es del todo consciente, aparentemente, por lo cual su papel primordial será la de manutención económica.

Por su parte la función de la esposa del operador de autobús es la de pilar de la familia, ya que ante la ausencia del padre, es ella quien delimita la educación y formación de los hijos. Cabe mencionar que aún cuando se encuentran familias paralelas, el rol ejercido por ambos progenitores es el mismo.

De tal forma se infiere que son los padres los agentes socializadores, los que contribuyen a la formación del operador, al concepto que de sí mismo elaboran, a la identificación de conductas que adquieren como propias y que en el futuro los van a conducir a determinarse como seres dependientes que buscan el éxito social y la

popularidad para compensar las carencias de amor y fraternidad que vivieron en sus épocas infantiles.

## 2.2 CARACTERISTICAS ESCOLARES Y VOCACION

La escolaridad promedio de los conductores de autobús es de nivel primaria, incluso dentro del perfil requerido para la contratación en dicha profesión en la mayoría de las empresas mexicanas, del mismo giro, es la educación básica.

A través del tiempo se ha observado que la preparación académica, aparentemente no es un factor determinante en la elección de dicha vocación, sino que más bien ésta procede de la conducta establecida en su infancia con las primeras relaciones de objeto, lo cual, según Cueli (1982), pudiera considerarse como una forma de patología, ya que dice que el individuo: “cuando no puede percibir las cualidades reales de los objetos externos, es decir, cuando su actividad racional consciente está obstruida, su relación con el trabajo adolecerá de todos los defectos que hubo en la estructuración de la personalidad, en los primeros estadios de la vida”, además define la vocación como “un impulso, una urgencia, una necesidad insatisfecha, la satisfacción de esa necesidad es la profesión” .

Mediante este enfoque, se podría catalogar a la profesión como una patología, sin embargo, al ubicarnos en un contexto diferente podríamos explicar que al repetir su situación familiar, en cuanto al alejamiento de la figura paterna, el individuo se permite a sí mismo

equilibrar su yo interno y manejar la angustia que surge ante la separación del hogar y por lo tanto, realizar sus funciones de operador sin culpa, ni remordimiento, por el contrario disfruta el sentirse “libre” de responsabilidades.

La vocación de ser operador surge desde épocas tempranas en las cuales sueña e incluso idealiza la posición de “manejar un camión” y obtener el rango de operador, no de chofer, a fin de ser reconocido y alcanzar un estatus; se ha observado incluso que es un anhelo que pasa de generación en generación, de padres a hijos, los cuales al observar el desempeño de su padre en las diferentes unidades trasladándose por las autopistas y carreteras de nuestro país, se sienten emocionados ante la aventura y el peligro que ello pueda representar.

Así pues, si la profesión que desempeñamos es en cumplimiento de una necesidad que surge a partir de la vocación que elegimos y ésta a su vez nace de un impulso de esa necesidad insatisfecha, la cual permitirá al ser resuelta adecuadamente: un relajamiento de tensiones, tranquilidad y paz; sin embargo en el sentido estricto de los operadores de autobús, se observa ambivalencia ya que como menciona Fairbairn (citado en Cueli 1982), en su teoría de las relaciones de objeto si el equilibrio psíquico de un individuo estriba en la preservación de sus distancias, una ocupación que le permite guardarlas y conservarlas

será gratificante para él, es decir, al separarse de su familia para realizar un viaje surge la angustia: un miedo interno de no volver a ver a sus seres queridos, de enfrentarse a la pérdida de sus objetos, desde el punto de vista psicoanalítico revive el dolor de dependencia infantil con la madre, de seguridad y de autoconservación y pese a todo esto, realizan sus travesías y podría decirse que en ese momento internalizan el autobús como parte de su esquema corporal y enfrentan su realidad defendiendo todo lo que en su interior suceda, como parte de ellos, equiparándolo incluso con la relación madre-hijo, por lo que cualquier acontecimiento surgido en el camino es percibido contra sí mismo.

Posteriormente al regreso se termina la “responsabilidad” y se permite la catarsis de las emociones vividas dando rienda suelta a las pulsiones que se contuvieron.

## 2.3 PERSONALIDAD

Para iniciar a hablar de la personalidad del operador habría que definir el término, según Warren (1984) es la “organización integrada por todas las características cognoscitivas, afectivas, volitivas y físicas de un individuo tal como se manifiesta a diferencia de otros” (p. 265).

El desarrollo de la personalidad es el término que designa la transformación gradual que se establece en la mente del recién nacido hacia la persona bio-psico-social e interpersonal. De ésta manera, los cambios que ocurren en la apariencia y en la conducta del niño, a lo largo de su crecimiento y madurez, tienen su paralelo en los cambios preceptuales, emocionales y cognoscitivos (González Núñez y Rodríguez Cortés, 2002).

Enmarcado de tal forma se presenta una amplia gama de comportamientos en virtud de las experiencias vividas por cada sujeto dentro de su núcleo familiar y escolar, además de sus características generales genéticas y ambientales que le dan origen, en éste sentido podríamos enfocarnos desde distintos autores.

Iniciando con Mahler (1976), quien se basa en las fases del desarrollo que ella describe a través del nacimiento psicológico del individuo, en el que se establece un sentimiento de separación con

respecto a las experiencias del propio cuerpo y el que se concibe en el mundo como el principal representante, denominado objeto primario de amor, que es la madre. Conforme el infante va creciendo sus pautas de relación van cambiando en cada estadio por la posición entre madre e hijo, lo cual le permite desarrollar las facultades para individuarse. Concibe que el nacimiento biológico y psicológico del infante humano, no son simultáneos.

Partiendo de esta teoría podríamos definir que en los operadores se encuentra una fijación en la fase de separación-individuación, ya que entre los cinco meses y dos años y medio, es cuando el infante tiene la capacidad de reconocer a su madre como especial, pero externa a él, lo cual le permite inspeccionar el mundo circundante apartándose de ella cada vez por periodos más prolongados, así el operador repite dicho estadio en la subfase de ejercitación ya que no logra la constancia objetal para poder separarse de su familia, y no la lleva internalizada cada vez que sale a sus viajes, sino que únicamente se ejercita para alejarse y volver.

Desde otro punto de vista Klein (1882-1960), definió dentro de la posición depresiva la fase del desarrollo en que el bebé reconoce un objeto total y establece relación con dicho objeto, es decir advierte y reconoce a su madre y posteriormente a otras personas de su ambiente inmediato como sería el padre, reconociéndolo no solo como pecho,

manos, rostro, ojo, es decir como objetos diferenciados, sino que ahora lo percibe como una persona total, buena o mala, que puede estar presente o ausente y de tal forma a la que puede amar y odiar al mismo tiempo, esta escisión permite la integración del yo y del objeto, la forma de la integración de las relaciones objetales durante la posición depresiva, va a forjar la base de la estructura de la personalidad.

Winnicott (1896-1971), discípulo de Klein y clasificado como un ambientalista, expone la omnipotencia de los niños cuando no encuentran una madre frustrante, basa su teoría en el objeto transicional y sus conceptos de sostenimiento (holding) y self verdadero y self falso, este último se encuentra vinculado con la fragilidad interna del niño cuando no tuvo a la madre como sostén o apoyo y el cual le impide relacionarse con los objetos, se vuelve vulnerable, con poca integración y una precaria estabilidad, como lo observamos en la personalidad de los operadores de autobús.

Anna Freud (1895-1982), realizó estudios en clínicas infantiles, con los hijos de padres que sufren trastornos graves: niños huérfanos, impedidos, procedentes de campos de concentración y mediante ellos, infiere que la autoestima del individuo depende del vínculo afectivo que establece la madre con su bebé, no sólo en la libidinización de las distintas partes del cuerpo infantil, sino además en las relaciones objetales, los temores arcaicos y en virtud de ellos la maduración de las

funciones cognoscitivas del yo infantil a través de una estimulación apropiada.

Tomando como punto de partida a estos autores podríamos inferir que el operador de autobús repite y experimenta en cada viaje la fase de separación e individuación, al alejarse y reencontrarse con el objeto amado, en la medida en que dicho objeto se encuentra internalizado, entendiéndolo como su familia, quien es la proveedora de sentimientos, independientemente de diferenciarla como buena o mala, presente o ausente, esta imagen le proporciona la fragilidad interna, pero al mismo tiempo le permite reflejar una aparente seguridad externa para establecer relaciones con su medio ambiente, es decir su carácter.

Dentro de los factores que integran la personalidad del operador tendríamos que definir los rasgos de su carácter y temperamento, entendiéndolo como el rasgo que diferencia a cada uno de los sujetos y que es adquirido a través de la experiencia con el entorno que le rodea incluyendo familia, escuela, amigos, religión, cultura, etc., mientras que el segundo se encuentra definido por la herencia y la historia de la vida en la cual se encuentra inmerso.

Como dice Ortega (2004), la función del carácter es, a fin de cuentas, la base de su adaptación al entorno que permite al individuo obrar consistentemente y, para él razonablemente.

Partiendo de esta premisa podríamos mencionar como las principales características del carácter del operador las siguientes:

- Es irresponsable ya que niega o evade sus dificultades, problemas o conflictos, culpa a los demás por lo que le sucede y opta por no ver, oír o entender todo aquello que le conduzca hacia su responsabilidad.
- Es desconfiado ya que teme enfrentar las situaciones de la vida y se siente incapaz de lograr retos, se percibe incompleto y vacío.
- Es inexpresivo por lo general, reprime sus sentimientos, a menos que los requiera para obtener algún beneficio, entonces los utiliza en forma exagerada.
- Puede mostrarse irracional al negarse a pensar, ya que vive de las creencias aprendidas y nunca las cuestiona.
- Tiende a ser agresivo e irracional ante la crítica, en sus relaciones necesita controlar a los demás para que le complazcan, por lo que aprende diversas formas de manipulación.

- Utiliza la agresión, el miedo, la culpa o la mentira para lograr la atención de los demás y hace cosas que no quiere, para luego quejarse y resentirlas.
- Existe una falta de confianza en sus propias capacidades lo cual le impide concluir los proyectos que inicia y evade, a través de la mentira, la impuntualidad, la negación, la autodescalificación, la discriminación y la manipulación.
- Las relaciones que establece son superficiales en las que predomina el “compadrazgo”, pero básicamente para las “parrandas”, ya que su misma inseguridad le impide mostrar en realidad lo que siente, pues lo pondría en evidencia con los demás.
- Internamente existe una baja autoestima, sin embargo, cuando los operadores de autobús se encuentran al volante se sienten seguros “amos y señores”, lo cual les permite controlar la situación, ser autoritarios y confiados, es decir, poseen un estatus diferente que utilizan para explotar su posición de “don juan” y coquetear con las pasajeras y principalmente con las compañeras de trabajo de las distintas oficinas, a tal grado en ocasiones, que son el origen de la formación de familias paralelas.

- El machismo se encuentra representado abiertamente, la desobligación es preponderante y en tal posición el celo hacia sus mujeres se incrementa notablemente “ellos pueden hacerlo porque son hombres”.
- Su estado civil es en su mayoría casados legalmente, aunque esto no signifique la monogamia, como se comentó anteriormente, sino que la imagen que pretenden mostrar es de una familia integrada emocional y jurídicamente, aunque la realidad sea muy distinta.
- Se denotan algunas preferencias homosexuales entre los mismos operadores y a pesar de ser reconocidos, es fuertemente cuestionado y juzgado. Cuando alguno de ellos se define abiertamente se le censura, agrede y aísla.
- Su apariencia física es importante ya que generalmente son vanidosos, es decir, les gusta portar corbata, aunque su imagen corporal sea descuidada, pues en su mayoría se encuentran excedidos de peso, por los horarios prolongados de trabajo, que no les permite llevar una dieta balanceada y adecuada a su jornada laboral.

geográfica de donde provienen, como podría ser por ejemplo el carácter recio y franco de la zona norte y lo humilde y servil de la zona sur de la República Mexicana. “La desigualdad y los contrastes sociales son tan marcados en la población de nuestro país que se refleja en marcos de referencia valoral diversos, sobre todo si los vemos como pautas de conducta concreta en las que los valores se traducen operativamente” (Hernández y Narro, 1987, p.263)

Determinando de tal forma las características observadas en los operadores, son patrones conductuales que los definen y le permiten desempeñar sus funciones, es decir, lo hacen apto para el puesto, ya que le permiten adaptarse con relativa facilidad y de forma productiva al puesto, es más, disfrutan de él.

Existen otras variables externas ambientales que influyen en su idiosincrasia como podría ser los aspectos sociales, el contexto laboral y la cultura que ahora definiremos.

## 2.4 ENTORNO SOCIAL

El ámbito social en el cual se desarrolla el operador se observa inmerso en un tipo de camaradería aparente, en donde el “compadrazgo y el cuatachismo” son reflejo de un vínculo superficial importante, existe una mutua ayuda por el hecho de ser colegas y por tal motivo durante los viajes se saludan, se avisan de accidentes o posibles acontecimientos surgidos en la carretera, y se alertan sobre la presencia de supervisores o jefes a lo largo de la ruta, son reglas no escritas y no verbales, que ellos mismos han establecido.

Existen viajes que, por sus características sobre todo de distancia, requieren de 2 operadores, en estos casos, el papel del “compa” es trascendente, ya que comparte las vicisitudes del camino, la responsabilidad de la operación y mantenimiento del autobús y sobre todo la vida de los pasajeros, por lo cual debe existir la confianza y la seguridad entre ambos a fin de que pueda funcionar y dar los resultados esperados, debe existir así mismo complicidad y camaradería.

Su principal entorno está representado por su ambiente laboral, ya que por el tiempo que permanece dentro de las Centrales

Camioneras y autobuses, propicia que su medio, donde se siente seguro y en confianza sea con los mismos operadores, vendedoras de boletos, equipajeros, etc., es decir con los mismos empleados.

En el marco familiar su participación en las actividades sociales generalmente se encuentra restringidas ya que por su ritmo y horarios de trabajo, los operadores no pueden estar presentes en cumpleaños, aniversarios, actividades escolares y festividades tradicionales, ya que por su trabajo se les impide; situación que les evita estrechar lazos y profundizar en sentimientos, por lo que se encuentran ajenos al ambiente familiar e incluso no son reconocidos como parte del mismo, a tal grado que pueden sentirse extraños en su propia casa y cuestionarse su presencia cuando asiste a algún tipo de evento de esta naturaleza.

Su papel radica en ser proveedor económico, pero no participante en las decisiones y motivaciones de su familia, ambos cónyuges funcionan en esa dinámica y a pesar de ser cuestionada su estructura, les permite mantenerse y sobrevivir a la distancia física y emocional existente. La posición por tanto de sus mujeres tiende a ser pasiva, conformista y devaluada como ser humano, y permiten tal conducta, por que su pareja "es hombre y el sostén de la casa", esta premisa refuerza la descripción de la familia mexicana mencionada por Díaz

Guerrero “la supremacía indiscutible del padre y el necesario y absoluto autosacrificio de la madre”.

Esta posición cómoda va generando irresponsabilidad y conformismo que se traduce en la pauta generacional que se hereda de padres a hijos como lo mencionamos anteriormente.

El factor económico influye notoriamente en su estilo de vida pues les permite ostentar una aparente posición dentro del medio en el cual se desenvuelven, son derrochadores y espléndidos con su “mujeres” y a través de ello buscan la aceptación y la obtención de favores, lo cual implica en ocasiones la deshonestidad y la corrupción, aspectos no censurables y considerados “normales” dentro del medio.

## **2.5 VARIABLES PSICOSOCIALES**

### **LOCUS DE CONTROL**

Palomar (2004) lo refiere al lugar dónde, desde la óptica del propio individuo, se origina la fuerza motivadora que lo lleva a actuar de una determinada manera y a establecer los eventos de la vida. Entendiendo de tal forma, los acontecimientos de la vida se encuentran regidos por nuestra propia conducta o por las circunstancias sin que esto tenga que ver con la suerte o el destino.

En tal sentido podemos referirnos a un locus de control interno cuando la conducta se ve determinada por el esfuerzo y las habilidades propias, en las cuales se basan la toma de decisiones y se adquieren responsabilidades para la obtención de objetivos, así mismo se controlan los fracasos en miras de un crecimiento personal y de vida.

La contraparte es el locus de control externo en el cual se encuentran la mayoría de los operadores en el sentido de que creen en la suerte, el destino o el poder de otros para resolver sus problemas y dirigir su vida, atribuyendo a fuerzas externas sus resultados y lo bien o mal que les puede ir en la vida.

Cabe mencionar que estudios al respecto, han corroborado una interrelación de bajos ingresos, bajos niveles de logro y bajo nivel educativo con el locus de control externo y la felicidad como un rasgo que depende de la personalidad, pero que puede ser atribuible a una disposición interna para disfrutar la vida, es decir al locus de control interno. Young (2001) incluso menciona que el locus de control funge como mediador entre el estrés y el bienestar psicológico.

### **AUTOESTIMA**

La forma en que se trata a una persona desde el nacimiento determinará la manera en que va a crecer y a desarrollarse, en tal sentido la familia es vital para construir o demoler la autoestima.

Así pues la autoestima ha sido definida por Blascovich y Tomaka (1991) como “el grado en el cual uno se da valor, se aprueba o se gusta” o “como la evaluación afectiva que de manera global hacemos sobre nuestra propia importancia o valor”.

Branden (1987) afirma que fuera de los problemas de origen biológico no se conoce una sola dificultad psicológica, desde la angustia y la depresión hasta el miedo a las relaciones íntimas o al éxito, el abuso del alcohol o de las drogas, el bajo rendimiento en el estudio o en

el trabajo, las disfunciones sexuales o la inmadurez emocional, el suicidio o los crímenes violentos, que no sea atribuible a una autoestima deficiente.

La autoestima tiene dos componentes: un sentimiento de capacidad personal y un sentimiento de valor personal. En otras palabras la autoestima es la suma de la confianza y el respeto por sí mismo. Refleja el juicio implícito que cada uno hace acerca de su habilidad para enfrentar a los desafíos de su vida (para comprender y superar problemas) y acerca de su derecho a ser feliz (respetar y defender sus intereses y necesidades).

En tal sentido y de forma general el operador de autobús posee una baja autoestima, resultado del ambiente familiar en el cual fue creado, careciendo de seguridad y confianza, por lo que en su actuar presente, refleja dudas sobre sí mismo, miedos, culpas, ineptitud y una sensación de vacío e insuficiencia.

Al sentirse devaluado emocionalmente su estilo de comunicación carecerá de asertividad.

## **ASERTIVIDAD**

Asertividad, proviene del latín asserere, assertum que significa afirmar. En tal sentido significa afirmación de la propia personalidad, confianza en sí mismo, autoestima, comunicación segura y eficiente.

Existen tres tipos de conducta básica:

- No asertiva: Cuando no somos asertivos permitimos que los deseos, necesidades y derechos ajenos sean más importantes que los propios (yo pierdo tú ganas).
- Agresiva: Al ser agresivos ponemos nuestros deseos, necesidades y derechos por encima de los demás, tratando de lograr lo que queremos y no dando opción a los demás (Yo gano tu pierdes)
- Asertiva: comunica una impresión de respeto propio y hacia los demás. Al ser asertivos vemos que nuestros deseos, necesidades y derechos son iguales a los de los demás (yo gano tu ganas). La persona asertiva gana influyendo, escuchando y negociando de modo que otros eligen cooperar voluntariamente.

Dentro de este marco podemos conceptualizar al operador con un tipo de conducta agresiva, ya que el busca la obtención de beneficios personales sin importar lo que se encuentra a su alrededor, le interesa su satisfacción inmediata y olvida incluso a su propia familia y gente que le rodea, no le importa lo que tenga hacer para sobresalir, lograr sus objetivos y metas, por lo que utiliza sus armas emocionales como son el chantaje y la tristeza, pero en ocasiones también emplea el coraje y el enojo incluso de una manera destructiva, como podrían ser las peleas o riñas con los compañeros.

## **PODER**

Weber (1973) lo define como la posibilidad de tomar decisiones que afecten la vida de otro u otros pese a la resistencia de éstos, y Wrong (1980) menciona que para que el poder sea efectivo, un individuo o grupo puede apelar a los temores, a sanciones físicas, al ejercicio de la persuasión, a la manipulación o al compromiso que los no poderosos tienen con el sentimiento del deber.

En tal sentido puede considerarse que cuando el poder se ejerce por la fuerza, va a estar matizado de violencia y manipulación, tratando de ocultar las intenciones, de influir en las respuestas de los individuos o grupos, a los que no se les comunica explícitamente los propósitos del

que ejerce dicha autoridad y en este caso podemos extrapolar el poder que utiliza el operador donde el “rige y dicta las normas”, donde se concibe como dueño y señor, al cual se le debe de agradecer el servicio que esta siendo otorgado y que tendrá que ser respetado por la autoridad que representa y por ser el vínculo entre la empresa y los clientes.

Es importante precisar que esto no implica necesariamente que el ejercicio de su poder sea totalmente agresivo y negativo, puede ser utilizado para fines como la galantería y seducción de las pasajeras o compañeras de trabajo o incluso simplemente como un estatus que lo pone por “encima de los demás”.

Todo parece indicar que dentro de la familia mexicana se llegó a la conclusión de que en el hombre debería de residir el poder y el amor en la mujer. Así pues el hombre tenía el papel de ejercer el poder y, en este ejercicio, mandar con autoridad y decir la última palabra; mientras que la mujer tenía la oportunidad de ejercer el amor, a fin de que, a través de esta bella facultad, se pudiese expresar plenamente (Diaz Guerrero, 1982)

Así pues la atribución de autoridad tiene un contenido “subjetivo” porque involucra no solo a las personas que lo ejercen, sino también a quienes lo permiten, por lo que el poder es utilizado dentro del marco

familiar y laboral, por los operadores, y en función de sus familias y también a quienes lo obedecen que son los clientes.

## 2.6 RELIGION Y COSTUMBRES

En el área religiosa como menciona González (1963) “la expresión más frecuentemente mencionada y estudiada es la extrapolación que los mexicanos hacen de su vida familiar a la sentimentalidad religiosa, donde la Virgen de Guadalupe se ha convertido en la realización del sentimiento popular de la búsqueda de la madre poderosa hasta la divinidad, benigna hasta el consentimiento, tierna hasta el arrullo eterno, fiel e infinitamente generosa” bajo esta premisa el operador concede a la Guadalupana la posición de “diosa-madre”, quien con su benevolencia le permite cometer toda clase de “pecados” y ser perdonado, es la imagen de la madre siempre presente, abnegada y protectora que pese a todas las circunstancias lo va a proteger y cuidar.

En su mayoría los operadores son católicos que se persignan y encomiendan antes de iniciar un viaje, generalmente portan una imagen, crucifijo u objeto que les permite sentirse “protegidos y cuidados”.

Si bien en la actualidad han aparecido diferentes religiones y sectas podemos concluir que el 80% de los operadores son fervientes católicos que adoran a la Virgen de Guadalupe y a través de su veneración redimen sus faltas, existen también algunos otros santos que son venerados, como uno de los principales podríamos mencionar a

San Judas Tadeo y se menciona también a San Cristóbal, quien tiene una oración especial para los operadores.

A continuación se anexa la oración:

*A ti Señor que das la vida y la conservas, suplico humildemente  
guardes hoy la mía.*

*Dame Dios mío, mano firme y mirada vigilante, para que a mi paso  
no cause daño a nadie.*

*Libra Señor a quienes me acompañan, de todo mal, incendio o  
accidente.*

*Enséñame a hacer uso de mi coche, para remedio de las  
necesidades ajenas.*

*Haz en fin Señor que no me arrastre el vértigo de la velocidad y que  
siga y termine felizmente mi camino.*

*Te lo pido Señor por los méritos de tu santísimo Hijo Jesucristo y  
por intercesión de la Virgen María. Amén.*

En cuanto a las costumbres familiares desarrolladas por los operadores podríamos considerar que son casi rulas, ya que si entendemos que es una actividad que se realiza con la participación de todos los miembros de la familia con un significado importante para el grupo y que se repite periódicamente, como menciona Delgado (1998), entonces se deduce que por las jornadas laborales de los conductores, en las que laboran principalmente días festivos, fines de semana y temporadas vacacionales pues ellos no pueden estar presentes, así mismo sucede con onomásticos, aniversarios, cumpleaños o fechas que pudieran considerarse especiales en el núcleo familiar; al principio esta situación provoca desavenencias con padres, esposas e hijos principalmente, y sin embargo, posteriormente, se vuelve una costumbre el no estar presente en los momentos especiales,

Las investigaciones sobre salud mental han encontrado que en aquellas familias que practican, estimulan y conservan sus tradiciones y costumbres los niños crecen emocionalmente más sanos.

En tal sentido la transmisión intergeneracional no es un proceso que se de en un momento puntual determinado, sino más bien es algo que se va dando a lo largo de la vida cotidiana. La convivencia diaria y cotidiana con el hijo y con la pareja es lo que va dando la pauta para que, a través de la vida diaria, el trato normal, los ritos diarios que va llevando a cabo la familia, la interacción marital y la interacción filial va

construyendo y reconstruyendo una vida hacia delante y hacia atrás (Vargas Flores e Ibáñez Reyes, 2003), dicha aseveración implica probablemente la pauta que se va transmitiendo de generación en generación, y en el caso de los operadores el patrón se repite dentro de sus familias ya que no existe dicha convivencia diaria, además de la ausencia de la figura parental.

Los conflictos intrapsíquicos provenientes de la familia de origen se repiten, se reviven, se crean defensas contra ellos o se superan en la relación con el cónyuge, los hijos o cualquier otro ser íntimo

Curiosamente, la costumbre no se encuentra relacionada con la familia pero sí con los compañeros de trabajo, ya que existe solidaridad hacia ellos en caso de accidentes o muertes, todos se apoyan mutuamente, se acompañan e inclusive se prestan ayuda moral o económica.

## 2.7 SUPERSTICIONES Y RITUALES

El respeto a la muerte y a los compañeros acaecidos en el cumplimiento de su trabajo provoca un sentimiento de solidaridad con sus deudos, así como enojo y cuestionamiento con la vida por la pérdida de un compañero, en el entendido que el próximo podría ser él mismo.

Definiendo la superstición como la creencia en hechos sobrenaturales y que surge cuando se atribuyen poderes extraordinarios a ciertos objetos y se busca en ellos la explicación a algunos sucesos sorprendentes, como las coincidencias, entonces podemos ver en los operadores que la utilización de amuletos o fetiches también se encuentra presente “es preferible cargar la pata de conejo por si acaso”, el cuarzo o cualquier fetiche que impida la existencia de males.

La superstición es un factor importante que llega en ocasiones a impedir la realización del propio trabajo, tal es el caso de transitar por determinada ruta o la operación de un autobús que tiene una considerable lista de accidentes que puede traer “mala suerte” o algunas más subjetivas como que zumban los oídos porque están hablando mal de uno, o tener las orejas coloradas.

Dentro de este aspecto sería necesario mencionar la adoración a la santa muerte que algunos conductores realizan mediante altares con veladoras, y en las que piden la resolución de sus problemas y necesidades familiares y personales.

La forma de elaborar la angustia de separación que están sufriendo y la ansiedad profunda por la muerte, es valiéndose de la magia, arma ancestral del hombre utilizada para aliviar su dolor. Los rituales mágicos que practica, la serie de amuletos que lleva consigo, el ceremonial de despedida, la consulta de horóscopos, entre otros, le hacen pensar en un regreso afortunado, dándoles ánimos al momento de partir.

Haciendo una comparación con los marinos Cueli (1982) menciona: "muchos parten optimistas, riendo y gozando de la vida, como si negaran en forma maniaca su profundo temor ante el océano, y manejaran su destino en forma omnipotente. Estar alegres simboliza para ellos tener un viaje feliz. No es de extrañarse que una hora o dos antes de la partida el marino suba y baje varias veces del barco, lo que indica un inconsciente deseo de no partir". (p. 72).

**CAPITULO III**

*Análisis psicodinámico de la personalidad  
del operador de autobús*

### 3.1 METAPSICOLOGIA

Partiendo de la teoría psicodinámica como punto de referencia y a través de diferentes autores, se analiza la personalidad del operador de autobús haciendo inferencia a los orígenes de su comportamiento desde la metapsicología.

Según Laplanche y Pontalis (1983) la definen como “el término creado por Sigmund Freud (1856-1939) para designar la Psicología por el fundada, considerada en su dimensión más teórica. La metapsicología elabora un conjunto de modelos conceptuales más o menos distantes de la experiencia, tales como la ficción de un aparato psíquico dividido en instancias, la teoría de las pulsiones, el proceso de la represión, etc.” (p.225)

Aparentemente el primer documento escrito en donde se registra por primera vez el término metapsicología es la carta de Freud a Fliess del 13 de febrero de 1896 “La Psicología –metapsicología en verdad- me ocupa sin cesar”, en otra carta el 2 de abril “obtengo en general muy buenos progresos en la Psicología de las neurosis, tengo todas las razones para estar contento. Espero que me concedas audiencia incluso para algunas cuestiones metapsicológicas”.

En tal sentido se cree que Freud utilizó el término para definir la originalidad de su propia tentativa de crear una psicología “que conduzca al otro lado de la conciencia”.

Se considera que existe una analogía entre la metapsicología y la metafísica en la que Freud, define la metapsicología como una tentativa científica de rectificar las construcciones metafísicas; éstas como las creencias supersticiosas o ciertos delirios paranoicos, proyectan hacia fuerzas exteriores lo que es en realidad propio del inconsciente (Laplanche y Pontalis, 1983)

“Para Freud el desarrollo del aparato psíquico fue pasando desde una perspectiva médico biológica hasta llegar a una visión estructural y funcional, que enfatiza más el proceso del inconsciente sobre los elementos neurológicos. En sus primeros escritos, aparece un esquema basado en el sistema nervioso en el que el aparato psíquico es imaginado como constituido por muchos componentes del sistema perceptivo en un extremo al sistema motor en el otro” (González y Rodríguez, 2002, p.53).

La metapsicología, define a la teoría psicodinámica de la personalidad, aunque existen muchos abordajes de la misma. Sin embargo, tienen como común denominador, los siguientes elementos:

- *Impulsos*: para los psicoanalistas el impulso es una tendencia innata que por lo mismo no puede ser aprendida y que no se modifica en el curso de la vida. Los instintos organizan el comportamiento y las actividades. Hay dos clases de instintos: los de vida, sexualidad o eróticos, que sirven para preservar la vida, continuarla y motivarla. La segunda clase de instintos son los de muerte, agresión o thanáticos. Estos son inversamente proporcionales y motivan siempre la conducta humana.
  
- *Aparato psíquico y los niveles psíquicos*: Freud reconoce tres niveles, cualidades o modos de ser de la actividad psíquica que son: consciente, preconscious e inconsciente. La actividad consciente es aquella de la que el individuo siempre se da cuenta, la preconscious es latente estando disponible para la persona, y la inconsciente no está disponible para la persona. El aparato psíquico se conforma por tres niveles o tópicos. Las estructuras son el ello, el yo y el super-yó. El ello representa las tendencias instintivas, innatas e inconscientes, está regulado únicamente por el "Principio del placer", el cual siempre tiende a buscar el máximo placer y a eliminar el sufrimiento. El yo desarrolla por diferenciación del aparato

psíquico bajo la influencia del mundo exterior y a través de las frustraciones infantiles; su actividad es predominantemente consciente y se maneja por el “Principio de realidad”, el cual posterga el placer adecuándose a la realidad de cada situación. Al yo le está confiada la defensa de la personalidad y su adaptación al ambiente, así como la solución de conflictos entre el organismo y la realidad externa. El super-yó se termina de formar después de los seis años de edad, a partir del yo, por interiorización de las fuerzas de las fuerzas represivas o normas que provienen de los padres, el medio social, la escuela, etc. La actividad del super-yó es de los tres tipos, y su función es el control de la conducta con respecto a esas normas introyectadas.

- *La personalidad desde la infancia:* se forma en los cinco o seis primeros años de vida de un individuo, a través de las relaciones que establece con sus padres y a través de su desarrollo psicosexual. Este desarrollo se refiere a su crecimiento pero a nivel biológico, psicológico y social. Los instintos y la energía se van dirigiendo por etapas a diversas zonas del cuerpo que se conocen como zonas erógenas, y que no son otra cosa más que órganos

cargados con energía libidinal o energía de vida; en esas etapas se van venciendo distintos desafíos. Si estos desafíos logran un desarrollo psicológico positivo, el individuo puede pasar a la siguiente etapa sin fijaciones, de no ser así, el individuo regresará a esas etapas donde hubo fijaciones cuando se encuentre angustiado en el futuro. El resto de la vida, a partir de los cinco o seis años el individuo tenderá a repetir constantemente esas pautas de comportamiento y esos modelos de relación que tuvo con sus padres, a esto se le llama *compulsión a la repetición*.

El iceberg:

<b>Consciente</b>	<b>Preconsciente</b>	<b>Inconsciente</b>
<i>Percepciones</i>	<i>Recuerdos</i>	<i>Ansiedad inconsciente</i>
<i>Pensamientos</i>	<i>Hábitos</i>	<i>Restricciones morales</i>
		<i>Impulsos y necesidades</i>
		<i>Deseos irracionales</i>
		<i>Instintos sexuales</i>
		<i>Instintos agresivos</i>
<i>Principio de Realidad</i>	<i>Principio de realidad</i>	<i>Principio del placer</i>
<i>Yo</i>	<i>Yo</i>	<i>Ello</i>
<i>Super-yó</i>	<i>Super-yó consciente</i>	<i>Super-yó inconsciente</i>
<i>Accesible</i>	<i>Medio accesible</i>	<i>Inaccesible</i>

### 3.2 HIPOTESIS TOPICA

Se considera que hay contenidos mentales que se hacen conscientes por un esfuerzo de atención y otros que están impedidos de penetrar en la conciencia por alguna fuerza interna de la mente misma (González y Rodríguez, 2002)

- Inconsciente, está constituido por contenidos reprimidos, sus contenidos son representantes de las pulsiones y se rigen por los mecanismos específicos del proceso primario, especialmente la condensación y el desplazamiento, está fuertemente catectizado de energía pulsional.
- Preconsciente, se halla regido por el proceso secundario, es lo que se escapa a la conciencia actual sin ser inconsciente en sentido estricto, como serían los conocimientos y recuerdos no actualizados.
- Consciente, se refiere al órgano sensorial para la percepción de las cualidades psíquicas, es decir de todo lo que nos damos cuenta, pero es efímero.

“Lo inconsciente comprende por un lado, actos latentes y temporalmente inconscientes, que, fuera de esto, en nada se diferencian de los conscientes. . . según nos demuestra el psicoanálisis, un acto psíquico pasa generalmente por dos estados o fases, entre los cuales se halla intercalada una especie de examen (censura). En la primera fase es inconsciente y pertenece al sistema inconsciente. Si al ser examinado por la censura es rechazado, le será negado el paso a la segunda fase; lo calificaremos de reprimido y tendrá que permanecer inconsciente. Pero si sale triunfante del examen, pasará a la segunda fase y a pertenecer al segundo sistema, o sea, al que hemos convenido en llamar sistema consciente. Sin embargo su relación con la conciencia no quedará fijamente determinada por tal pertenencia. No es todavía consciente, pero sí capaz de conciencia. Quiere esto decir que bajo determinadas condiciones puede llegar a ser, sin que a ellos se oponga resistencia alguna, objeto de la conciencia. Atendiendo a ésta capacidad de conciencia, damos también al sistema consciente el nombre de preconscious” (Freud, 1948.)

Kernberg (1979) considera que la teoría psicoanalítica de las relaciones objetales estudia el origen de las relaciones interpersonales y de las estructuras intrapsíquicas que derivan de las relaciones internalizadas en el pasado, fijándolas, modificándolas y reactivándolas con otras, en el contexto de las relaciones interpersonales presentes.

Por lo tanto la elección de profesión deriva de la relación original madre-hijo en la que se establecen las primeras representaciones intrapsíquicas del self y de los objetos que servirán de base para establecer futuras relaciones. En la medida en que el nivel de organización psíquica de un individuo sea mas bajo, éste elegirá profesiones en las que tenga una distancia emocional más o menos cercana con sus objetos.

### **3.4 HIPOTESIS ECONOMICA**

Se basa en la explicación psicoanalítica de que cualquier fenómeno psicológico va a estar determinada por la cantidad de energía psicológica empleada en el fenómeno.

“La idea de considerar los fenómenos psíquicos como un resultado de la acción recíproca de fuerzas, no tiene su origen meramente en el hecho de trasladar el concepto de energía desde las otras ciencias naturales a la psicología. Originalmente el recorrido fue el opuesto, fue la hipótesis corriente de que se comprenden las reacciones psíquicas cuando han sido comprendidas sus causas lo que se traslado al terreno de la física” (Fenichel, 1989, p. 25).

En tal sentido podríamos explicar que la energía de los operadores se encuentra dirigida a sus instintos o pulsiones, entendidas no como una fuerza de impacto momentáneo sino como una fuerza constante, que proviene del propio cuerpo y que se convierte en un estímulo instintivo denominada necesidad, de viajar, de permanecer fuera del ámbito familiar y lo que suprime esta necesidad es la satisfacción, cuando por su trabajo requieren de ausentarse.

Para tal efecto la energía se catexia, entendiendo dicho término como la energía que se halla unida a una representación o grupo de

representaciones, en este caso para los operadores puede ser a un objeto (fotos, canciones, etc.).

“Freud intentó relacionar la teoría psicológica de las pulsiones con conceptos biológicos más fundamentales y propuso que las pulsiones se denominarán respectivamente, de vida y de muerte. De acuerdo con esta distinción supuso que hay dos clases de energía psíquica, aquella que está asociada con la pulsión de vida denominada libido y la que está relacionada a la pulsión de muerte llamada agresión” (González y Rodríguez, 2002, p. 30).

Así el operador se enfrenta a un problema patológico al que debe enfrentarse durante toda su vida laboral es decir a la angustia y a la muerte.

Se trata de un aislamiento peligroso, un abandono que amenaza con la muerte, implica dejar la familia, la casa las propiedades, los amigos, todos los puntos de apoyo; es decir, dejar todo aquello que da seguridad, protección y afecto; dicha angustia se repite de manera cíclica antes de cada viaje y provoca miedo de no volver a ver a sus seres queridos, de enfrentarse a la pérdida de todos sus objetos y enfrentarse con la muerte por un accidente, por las inclemencias del tiempo o por cualquier circunstancia adversa.

### 3.5 HIPOTESIS ESTRUCTURAL

Se refiere a las estructuras que interviene dentro de una organización unificada, que para mantenerse estable requiere de una distribución proporcional de las energías y una búsqueda orientada a la satisfacción de necesidades en permanente equilibrio entre el individuo y su medio. Para esta hipótesis existen tres estructuras:

- *Ello* es el representante psicológico de la constitución biológica y tiene como función principal la descarga o reducción de la energía según Brenner (González y Rodríguez, 2002), en tal sentido cumple con el principio del placer, es decir el alivio de la tensión; se menciona que sus características son ser exigente, impulsivo, irracional, asocial, egoísta y amante del placer. Abarca la totalidad del aparato psíquico.
- *Yo* es un intermediario entre el *ello* y el mundo externo, es decir es el resultado de la interacción de la persona con su realidad objetiva y a partir de ésta se dan los procesos mentales superiores. “Los constructos de las funciones del *yo* pueden referirse a contenidos, procesos o resultados mentales. Una base sólida para entender y tal vez para clasificar a dichas funciones está en los términos de los procesos involucrados”

(Bellak y Goldsmith, 1993). Así mismo mencionan que el yo funciona con su propia energía heredada y neutralizada, es decir que fue modificada de su carácter pulsional original: sexual o agresivo, ellos han esquematizado 12 funciones del yo para su estudio, los cuales son:

1. Prueba de realidad, los operadores poseen la capacidad para diferenciar entre estímulos internos y externos, si bien su percepción no es notablemente precisa si es selectiva y sus percepciones desviadas son reconocidas.
2. Juicio, el operador muestra errores ocasionales en la valoración de su propia conducta pretendida y la de los demás, lo cual le permite anticipar probables peligros, responsabilidades legales, censura o desaprobación social.
3. Sentido de la realidad, evalúa los trastornos en el sentido del propio yo, cuando se relaciona con el mundo exterior; se deduce que en los operadores no hay trastornos en el sentido de la realidad del yo, del cuerpo o de la imagen corporal.

4. Regulación y control de pulsiones y afectos, se refiere a la medida en que los mecanismos de control y demora permiten que los impulsos sean expresados de una forma adaptativa, en los operadores la conducta dominada por los impulsos muestra signos de direccionalidad adaptativa, la conducta agresiva es más a menudo verbal que física, algunas veces bastante disfrazada e indirecta, puede haber rebeldía general y excitabilidad general moderadamente alta.
  
5. Relaciones de objeto, se enfoca al grado y tipo de relaciones de compromiso que se establecen en el presente en relación con el pasado, así como la forma en que son percibidas los demás como entidades separadas, los operadores establecen relaciones de tipo neurótico en forma de aislamiento, narcisismo o simbiosis, pero tales manifestaciones son más complejas que las primitivas, son dependientes y superficiales.
  
6. Procesos de pensamiento, incluyen los procesos de atención, concentración, anticipación, formación de conceptos, memoria y lenguaje; el operador muestra fallas menores en la formación de conceptos, por lo que bajo tensión puede haber una tendencia a concretar o

generalizar conceptos; posibles modos egocéntricos de expresión, vaguedad ocasional, falta de claridad, puede olvidar nombres o distraerse y perder la atención cuando está aburrido, enfermo o trastornado.

7. Regresión adaptativa al servicio del yo, se refiere a la capacidad del yo para iniciar una disminución parcial, temporal y controlada de sus propias funciones, el operador puede ser capaz de disfrutar pensamientos, sentimientos y fantasías primitivas y en general los estados regresivos del yo, tiene un poco de dificultad para canalizar adaptativamente los resultados de las diversiones.
  
8. Funcionamiento defensivo, las que le permiten proteger a las organizaciones preconsciente y consciente de las frustraciones derivadas del ello, el yo inconsciente y las tendencias del super-yó, en el operador existe cierta capacidad para renunciar o emplear adaptativamente operaciones defensivas, excepto en situaciones característicamente conflictivas; la ansiedad está presente en un grado moderado, puede sentirse temporalmente derrumbado.

9. Barrera de estímulo, que tan resistente es una persona o como se adapta después de que ya no están presentes la tensión y los choques, en este caso el operador tiene umbrales sensoriales moderadamente altos en la mayoría de las modalidades, solo los estímulos centrales o focales muy intensos serían molestos, aunque ocasionalmente está irritable, malhumorado o enfadado por estímulos perturbadores, es capaz de contener su respuesta en forma bastante adaptativa.
  
10. Funcionamiento autónomo, a través de la intrusión del conflicto, la ideación, el afecto y/o el impulso en el funcionamiento, en el operador las funciones autónomas primarias pueden estar interferidas por derivados del impulso en un grado leve pero no notable, por ejemplo tartamudeo, divagación mental, olvido de nombres y algunos eventos remotos y recientes.
  
11. Funcionamientos sintético-integrativo, es la reconciliación de las demandas conflictivas, generadas por el ello, el super-yó y el mundo exterior, en este sentido el operador experimenta la mayor parte de los eventos como fragmentados, ambiguos y contradictorios, puede decir que se opone a la violencia, pero

regularmente se involucra en conductas violentas, puede no tener objetivos vitales consistentes, se siente desconcertado por contradicciones y ambigüedades, se le dificulta bastante realizar más de un proyecto a la vez. Las principales áreas de la personalidad muestran un grado justo de consistencia, es decir, puede haber armonía entre la conducta y el afecto, pero hay excepciones periódicas de actitudes, valores, afectos y conducta inconsistente.

12. Dominio competencia, en el sentido que sean congruentes en el desempeño real, en el operador el dominio es parcial, algunas veces pasivo, algunas veces activo, pretende que los demás logren los resultados a través del enfrentamiento directo y no él, por el temor de sí mismo a fracasar, a ser rechazado o a la toma de riesgos que implica, sin embargo, el sentido de competencia tiene mayor probabilidad de ser alto que bajo.

- *Super-yó*, que representa el código moral de la persona y se guía por el principio del deber, sus funciones se basan en

controlar y regular aquellas pulsiones que pondrían en peligro la sociedad en la cual se desenvuelven, por tanto es el reflejo de los padres y producto de la socialización, así como vehículo de la tradición cultural. Se considera el heredero del complejo de edipo.

Dentro de las funciones que según González y Rodríguez (2002) tiene el super-yó son:

1. La aprobación o desaprobación de los actos y deseos sobre la base de la rectitud.
2. La autoobservación crítica.
3. La exigencia de reparación o de arrepentimiento por el mal hecho.
4. El amor propio (autoestima) como recompensa por los pensamientos o actos virtuosos o deseables.
5. La conciencia moral.
6. La censura onírica.
7. La influencia principal del super-yó en la represión.
8. El enaltecimiento de los ideales.
9. La culpa.
10. La necesidad de castigo.
11. El dolor moral.
12. La pena.

13. La búsqueda de perfección.
14. La satisfacción.
15. El remordimiento.
16. El sentirse orgulloso de sí mismo.
17. El autocontrol.
18. La inhibición de las pulsiones del ello.
19. Persuadir al yo (objetos realistas y moralistas)
20. Los valores.

En tal sentido podríamos considerar que la mayoría de las funciones del super-yó, son poco eficientes o nulas en el operador ya que tiene una baja conciencia moral, careciendo por tanto de culpa.

### **3.6 HIPOTESIS DINAMICA**

En ella se explica principalmente la dirección de la conducta hacia que miembro de la familia se enfoca , es decir, a la madre, al padre a algún hermano, al abuelo, a algún amigo, a la novia, etc., permite entender la motivación de la conducta a nivel inconsciente.

Pudiera parecer en este sentido que las fuerzas psicológicas utilizadas por los operadores se dirigen principalmente hacia la madre y posteriormente hacia la esposa o pareja, como resultado de la gran dependencia hacia ella o como la resultante de el deseo de dependencia e independencia al mismo tiempo en virtud del coraje hacia el padre por su ausencia.

Dice Rapaport (1967) que los determinantes últimos de toda conducta son los impulsos y Ramírez (1983) que desde el punto de vista dinámico, el aparato psíquico era considerado como un sistema móvil de fuerzas y contrafuerzas (catexis y contracatexis), y que en un momento dado, cuando las contracargas susceptibles de sojuzgar a los impulsos fracasaban, emergía el conflicto.

### **3.7 HIPOTESIS GENETICA**

Todos los seres humanos nacemos con una carga genética que encuentra sus bases en la fisiología, pero también a través de las estructuras mentales y de sus funciones, a partir de su proceso de formación, así como de su evolución posterior hasta lograr su consolidación en la vida adulta.

Así se estudian los factores ambientales que inciden en la carga genética, así como las estructuras y funciones que se van generando, de esta manera la sexualidad infantil evoluciona bajo la influencia de las etapas del desarrollo, hasta llegar a la sexualidad del adulto.

La libido en su aspecto cuantitativo, permite medir los procesos y transformaciones, su producción, aumento, disminución, distribución y desplazamiento son los medios para explicar los fenómenos psicosexuales.

Partiendo de las secuencias de maduración, el desarrollo infantil se divide en cinco fases en las que predominan zonas provocadoras de placer o eróticas que predominan a cierta edad y que serán explicadas brevemente a continuación:

- *Fase Oral*, en esta la madre tiene un papel primordial ya que forma la base, para que el bebé vaya construyendo su realidad, domina durante el desarrollo inicial del yo. “La succión del pulgar demuestra que el placer que proporciona el pecho o la mamadera no se basa únicamente en la gratificación del hambre, sino también la estimulación de la membrana mucosa oral erógena, de otro modo el bebé rechazaría, decepcionado, su pulgar, puesto que no da leche” (Fenichel, 1989, p. 83). Desde el nacimiento existen patrones innatos de mamar, tragar, probar y rechazar, por tanto la boca admite la entrada de estimulación externa o cierra el paso a la estimulación ambiental, es éste, aceptar y rechazar lo que constituye la base para la temprana discriminación que se hace entre la realidad externa e interna. También inicia el proceso de necesidad-satisfacción y necesidad-demora-satisfacción, en el momento en que el niño hambriento comienza a calmarse, a partir del acercamiento con el pezón, lo que le permite procesar integraciones realistas que ahora incluyen demoras e imaginación. Durante las primeras semanas el infante no es capaz de distinguir entre sí mismo y la madre, esta situación es la identificación primaria, es la incapacidad de distinguir objetos.

El objeto es ambivalente y contiene libido y agresión, la madre está representada como el todo y permanece en el recuerdo como el primer objeto de amor.

Dentro de ésta existen dos fases:

- la de succión ubicada cronológicamente de cero a ocho meses, caracterizada por el chupeteo.
  
- la sádico-oral de ocho a dieciséis meses, su aspecto esencial es la dentición.

La satisfacción en esta etapa conlleva a la seguridad y optimismo, mientras que la privación predispone a psicosis y depresiones, en tal sentido, podríamos aseverar que los operadores si bien no se encuentran fijados en la fase oral, si tienen rasgos en su personalidad asociados con ella, como son el tabaquismo, su deseo de comer y satisfacerse plenamente, por ejemplo.

- *Fase Anal*, la primacía de la zona erógena es catectizada en su parte anal, termina la simbiosis y ahora el niño comienza a sentir placer en la excreción y aprende a

aumentar el placer reteniendo las heces y estimulando las mucosas del ano. Puede por lo tanto, ofrecer resistencia las presiones sociales de aprendizaje, es decir, sentir que las heces son suyas y ejercer control sobre ellas. Aunque es dependiente, se esfuerza por independizarse como ser diferenciado y para autoafirmarse; utiliza el habla y se enriquece el proceso secundario, por lo tanto su capacidad de juicio; existe un control gradual de esfínteres, aunque existen retrocesos; el niño se da cuenta que puede gratificar o frustrar a los padres; existe una omnipotencia total por ser gratificado automáticamente; alucinatorio por el deseo que consigue mediante la alucinación de los gestos al llorar y obligar a la madre a presentarse; de las palabras cuando adjudica significado a los objetos y los controla; y de los afectos cuando a través de ellos siente que todo lo puede.

La fase anal se divide en:

- Primaria o expulsiva donde se experimenta placer por el paso de las materias fecales por el ano, lo que significa su destrucción y es el origen del placer sádico; es decir. que en ésta etapa se

encuentran las tendencias sádicas a destruir el objeto.

- Secundaria o retentiva el placer está en la retención misma de las materias fecales, es el origen del placer masoquista y es aquí donde se quiere retener al objeto para atormentarlo, dominarlo, encerrarlo deshacerlo y luego defecarlo.

Surgen mecanismos defensivos como las formaciones reactivas en las que se observa la terquedad, la avaricia, el sentido de orden y limpieza, por lo que las fijaciones en esta etapa pueden provocar el carácter compulsivo, el desafío de estar bien o mal, de ser controlado o controlador, al igual que la duda obsesiva, sin embargo, podríamos decir que en su mayoría los operadores no se encuentran dentro de esta etapa.

- *Fase Fálica Edípica*, como su nombre lo indica se caracteriza porque en este momento se da el proceso edípico. La libido va evolucionando y sigue su desarrollo hacia la etapa fálica es decir la zona corporal genital

tanto en hombres, por el órgano masculino, como en mujeres por el clítoris y después la zona vaginal. Se presenta la masturbación infantil, por el simple placer sensorial. Se incrementa la ansiedad por la diferenciación sexual, por la existencia de un órgano visible en el hombre: el pene a quien le provoca ansiedad de castración y a la mujer envidia fálica, por la ausencia del miembro y sin embargo, al evolucionar este aspecto, se va a producir en el hombre, la envidia a la maternidad y la envidia del pene se vuelve simbólica hacia las actividades privilegiadas que tiene el hombre. En este mismo momento se gesta la situación edípica es decir, la preferencia del niño varón por su madre y desea tener lejos al padre y en la niña a la inversa, tiene una preferencia notable por el padre y desea tener lejos a la madre; esto desencadena un sentimiento de rivalidad hacia el padre del mismo sexo.

La solución edípica final consiste en un desplazamiento y una identificación; es decir, para que el niño tenga a la madre necesita identificarse con el padre y así desplazadamente, conseguir otra mujer que no sea la madre y con la que satisfaga sus necesidades amorosas y sexuales, como su madre satisface al padre; en tal sentido en los operadores dicho complejo no se elabora

positivamente ya que no encuentran la satisfacción con su madre por lo cual requieren la presencia de distintas mujeres, las cuales pueden ser completamente diferentes, para poder equilibrar su deseo por la madre. En el caso de la niña es, que si verdaderamente desea al padre, necesita identificarse con su madre y desplazadamente, encontrar un hombre que satisfaga sus necesidades amorosas y sexuales, como el padre satisface las de la madre.

Toda relación de dos en la vida adulta viene a ser una reproducción de la relación madre-hijo y toda relación de tres viene a representar una relación triangular de índole edípica.

- *Fase de Latencia*, en este momento la sexualidad se encuentra reprimida para permitir el paso al aprendizaje, por lo que es una latencia en cuanto a metas, es la época de aprender a aprender, poniendo en un segundo término a la sexualidad, pero es importante mencionar que si las etapas anteriores no fueron superadas efectivamente, entonces se presentarán los primeros síntomas de anormalidad sexual.

- *Fase Genital*, en este momento los intereses sexuales se han transferido a un objeto heterosexual, que ya no representa al objeto incestuoso, por tanto, el complejo de edipo ya no existe, no está reprimido. El acto sexual es la meta sexual más importante y la que brinda mayor placer. La agresión se sublima en realizaciones sociales. Ahora el yo es capaz de permitir en la personalidad una satisfacción de sus necesidades afectivas y pulsionales, sin alterar la relación con el ambiente y de acuerdo con las demandas del super-yó y del ideal del yo, sin que por ello resulten dañadas sus propias capacidades.

Michaca (1984) considera que en el proceso de desarrollo, el niño atraviesa por diversas etapas que pueden ayudar a clarificar el establecimiento de la relación de objeto:

1) Desarrollo autoerótico o autista, que se caracteriza por la ausencia de un objeto, de persistir en la conducta adulta conduce a un estado psicótico grave, en el que el establecimiento y el mantenimiento de una relación de pareja no es concebible.

2) Desarrollo narcisista en Freud (simbiosis en Mahler, selfobject en Kohut), que se identifica por la presencia de una polarización de la experiencia en términos de placer-displacer, implican una falta de diferenciación entre lo externo y lo interno y entre el self y el objeto. Los individuos que han llegado a este periodo, podrán establecer una relación de pareja que este a merced de los cambios internos, y salvo la eventualidad de encontrar una pareja que logre una simbiosis perfecta con el sujeto, la pareja tiende a separarse al poco tiempo de ser formada.

3) Periodo anaclítico en Freud, en este aún no se logra la diferenciación de los límites entre la representación del self y del objeto. El sujeto no se relaciona con una persona, se relaciona con una fusión que en ese momento es adecuada a sus necesidades y la incapacidad para aceptar que el otro puede desear, sentir o pensar diferente que él, le lleva a ser presa fácil de frustraciones y de sus consecuentes agresiones y al abandono de aquella persona-fusión que ya no le es satisfactoria. La pareja no es más que una extensión del self al servicio de su grandiosidad, o al revés, el self busca y anhela encontrar a un ser todopoderoso que permita la fusión y de esta manera la sensación de unión perdida al salir de la simbiosis.

4) Narcisista secundario, ocurre a partir del proceso de internalización. Las operaciones que se regulaban desde el exterior, comienzan a ser operadas desde el aparato psíquico. El proceso que da lugar a esta internalización se conoce como identificación, en la cual se adquieren pautas semejantes a los objetos con los que nos hemos identificado. Permite una clara diferenciación entre la representación de los objetos y la de sí mismo, impidiendo de aquí en adelante cualquier confusión entre el self y el objeto. Según Michaca (1984) aquí es cuando se busca una pareja que sea como la relación objetal que se internalizó con la madre. Se busca una imagen externa que cheque con la interna de lo que es un objeto amado.

Villa (1991) dice que la teoría analítica permite aprender mejor las personalidades desequilibradas e inmaduras del "Don Juan", que revela su génesis a través de la trayectoria de la experiencia infantil, las relaciones de la primera edad, con su resultante de traumatismos y emociones, organizando las estructuras caracterológicas adultas.

Tordjman (1981) asevera que la relación parental condiciona, fragiliza o perturba, en su mayor parte las estructuras caracterológicas del niño. Si la madre, en los primeros meses de vida, no asegura a su hijo, cuidados, seguridad y estimulación afectiva en el plano del inconsciente, el futuro adulto pondrá continuamente en duda el sentimiento de su propio valor. Su búsqueda de amor, infinita, nunca

será colmada, su angustia nunca se agotará. A este tipo de estructura, responden numerosos “donjuanes”, cadenciados por la ausencia o la insuficiencia afectiva de la madre: El vaivén entre la cercanía y el abandono son, así, la expresión de una personalidad en estado de equilibrio precario. Se piensa que esto es por la presencia de un sentimiento de inferioridad, o al menos, la fragilidad del sentimiento del valor propio. En el fondo de sí mismo, se considera indigno de ser amado; tiene miedo de no ser capaz de retener al compañero, dudando siempre de sí mismo, está constantemente al acecho de su infortunio.

En los relatos de los operadores de autobús de pasajeros, algo que siempre se escucha es su enorme seguridad con respecto a la fidelidad de su esposa, devaluándola como mujer y aseverando su incapacidad para atraer a otro hombre, cuando él sí tiene amplias libertades y atractivos. Esta afirmación se sabe que, en forma latente, esconde la inseguridad y los celos de estos trabajadores, en donde la autoestima es baja y hay que reafirmarla una y otra vez, muchas veces en forma de sexualidad compulsiva, otra en manifestaciones anormales de celos y persecución.

Kohut (1989) explica que la formación de autoestima en función de si las necesidades narcisísticas del niño son satisfechas en los primeros años de su vida, él cambia y se desarrolla, crece extrovertidamente, y madura en un saludable amor propio, ya que en

alguna etapa del desarrollo inicial, el narcisismo es un proceso natural, un paso necesario para crear la autoestima. Kohut, dice que existen dos pasos del desarrollo del narcisismo “bueno”:

1. Requiere tener una madre que ame y adore al bebé, si la madre proporciona esto durante un largo lapso, el niño cada vez es más capaz de abandonar la irreal demanda de ser la persona más importante de la tierra, y pasa a la idealización e introducción de las buenas cualidades que se admiran en otras personas que también aman al bebé, que van a hacer crecer al amor propio.
2. Cuando esto no sucede, y la persona no recibe la atención que necesitaba cuando niño, crece con una carencia que puede transformarse en grandiosidad y arrogancia, porque no se satisfizo en edad apropiada su omnipotencia infantil. Así en la vida adulta requiere constantemente de atención, necesita ser el centro de admiración, no le basta que su pareja lo ame, sino que lo idolatre. Temeroso de no valer nada, siempre sospecha que si su pareja mira a alguien, éste la perderá.

Por otro lado, Friday (1985) afirma que esta sospecha de celos no nace en el mundo externo, ya que es el enemigo que “ya esta dentro de la puerta” y conlleva a la autohumillación. En el triangulo de los celos, si la pareja está a punto de dejar al otro, el abandonado es inferior. Friday no dice que debe diferenciarse entre repentinos “ataques” de baja autoestima y autoestima baja de forma crónica. Los últimos, comienzan por tener una pobre opinión de sí mismas, y los rechazos o pérdidas son simples confirmaciones de lo que siempre pensaron.

Fenichel (1989) señala que cuando los celos constituyen una característica permanente en la persona, es por que ésta no es capaz de incubar un amor auténtico, porque para ella es más importante ser amada que amar. La depresión, agresividad y envidia con que el individuo celoso reacciona a la pérdida de amor, revela una intolerancia especial a ésta, ya que dicha pérdida significa una baja autoestima. El autor nos explica que estas personas tienen fijaciones orales, cuya regulación de autoestima sigue siendo regulada por la pareja, para ellos la experiencia amorosa no solo es una gratificación sexual, sino también narcisista, pierden con su amor, su existencia misma. Esto les asusta mucho temor, por lo que comúnmente son celosas.

En este punto Fenichel y Kohut convergen en que describen los pacientes que presentan deficiencias en la formación de estructura, y no entre las estructuras ya consolidadas, como son los conflictos neuróticos. Kohut señala que los pacientes que establecen transferencias narcisísticas, presentan autoestima anormalmente lábil y regulada externamente por el déficit catéctico de la representación del self, y sus relaciones de objeto son de tipo narcisista, es decir, se trata de objetos respecto de los cuales no se tiene una total diferenciación y por lo tanto, se experimentan como parte del propio self.

La herida narcisística debida a las fallas por parte de los padres de proporcionar una respuesta empática a las necesidades narcisistas del hijo, siendo incapaces de confirmar que la existencia de ese hijo es deseada y placentera para ellos, provoca en la persona celosa que la sensación de seguridad, bienestar y autoestima esté depositada y sea dependiente a la respuesta del otro, objeto indiferenciado e idealizado.

Friday (1985) asevera que los celos se arraigan en la separación incompleta, es decir, en las personas que no consiguen una independencia emocional y no han logrado una verdadera identidad.

Tienen sus raíces en patrones de desarrollo no sanos y están relacionados con la posesión y la propiedad haciendo a la pareja su

prisionera, controlando y dominando su vida por el temor de que su amada sea más fuerte.

Mahler (1991) como ya se mencionó en el capítulo anterior, explica la teoría del proceso separación-individuación que comienza en la segunda mitad del primer año de vida y debe finalizar al tercer año. Va a ser la madre la que favorece o no el proceso. Cuando el niño se aleja por primera vez de su madre, experimenta una gran emoción, asustado de verse solo, regresa en busca de ésta, si ella lo consuela, él es reabastecido y emprende nuevamente la aventura, aprendió que no pierde nada; así en la vida adulta, la elección de la pareja no estará dada en función de la necesidad de seguridad. Pero si esa aventura emprendida que le genera temor, se suma el reproche y la ansiedad de la madre, el mensaje es: no te alejes porque puedes perder el amor. Aquí es donde surge la necesidad en el adulto de posesión. El celoso responde con agresión, un retorno en el tiempo para encontrar lo que no recibió o nunca se le brindó.

Downing (citado en Clanton 1981), afirma que los celos son regresivos, inmaduros; en algún nivel, cada adulto es aún un niño, reaccionando emocionalmente de forma exagerada, de manera no concordante con una visión realista de las situaciones. Percibe en él, el deseo de matar a quien ha usurpado su lugar (como en la infancia soñaba en asesinar a un padre o a un hermano menor), o a quien se ha

mostrado infiel (como cuando lo fue la madre cuando era pequeño). Existe aún en la persona adulta, la desconsiderada posesión del niño, el deseo de un amor absolutamente seguro y exclusivo. Son estas demandas, estas expectativas las que se manifiestan de nuevo en los celos que sorprenden a la personalidad adulta. Según esto, entonces, los celos tienen más relación con el amor a si mismo, que con el amor a los demás. Sin embargo, no significa que sea toda la experiencia de celos.

Oñate (1990) dice que la causa de angustia de pérdida del objeto en la persona celosa, se debe a detenciones en el desarrollo infantil, particularmente en la separación-individuación, ya que durante esta etapa se requiere la presencia constante de la madre, empáticamente sintonizada con las necesidades del bebé. De no ser así, se obstaculiza el logro de las diferenciaciones intrapsíquicas, y por lo tanto, el logro de la autonomía, persistiendo la necesidad de la madre y la angustia de pérdida de objeto. Expone que el estado de bienestar en el self del celoso, depende de la posesión y control de la pareja, representante de la madre.

#### **CAPITULO IV**

*Comunes denominadores del discurso ante  
el Psicólogo evaluador del operador de  
Autobús*

## **4.1 IMPORTANCIA DE LA NARRATIVA PARA INVESTIGAR EL ESTILO DE VIDA**

La experiencia dentro del sector camionero a lo largo de la trayectoria laboral dentro de una empresa mexicana denominada Autobuses Estrella Blanca, ha permitido el conocimiento sobre la forma de actuar y discernir de los operadores, el lenguaje coloquial con el cual se manejan, el estilo de comportamiento que utilizan y del cual se valen para la obtención de logros, así como de las habilidades que poseen y hacen uso; todo esto mediante la interrelación generada del contacto diario y así mismo de las entrevistas profundas, evaluaciones y conversaciones sostenidas en el tiempo.

Lo anterior ha permitido no solo la observación y generalización de conductas que fueron mencionadas en los capítulos anteriores, sino también el entender la etiología de su proceder. Sin embargo, también de vital importancia es su presente, el como se desarrolla, con toda la gama de características que fueron mencionadas con anterioridad.

En tal sentido y en primera instancia mencionaremos a un psicólogo norteamericano, Pennebaker (1997) quien argumenta que la historia de vida, es una historia narrada en forma descriptiva o explicativa, entendiéndola en el primer sentido como la conversación o

la manera de contar dependiendo de la coherencia emotiva y de la continuidad de vida que la persona ha puesto en su contexto de pertenencia, en el entendido de que la historia narrada, es distinta a la historia vivida. Todos tenemos elementos en nuestra historia que nunca han sido incorporados a nuestro relato, ya sea porque no lo sabemos, porque ocurrieron cuando éramos muy pequeños o porque ocurrieron fuera de nuestra atención selectiva.

Partiendo del concepto anterior, el estilo de vida de los operadores no se apega en su totalidad al discurso que emplean en la referencia de su propia vida, la adaptan a sus necesidades y la utilizan para lograr sus propósitos, para obtener beneficios, en tal sentido el conductor comenta: “¿quiere que le diga la verdad?” con lo que intenta manipular al psicólogo evaluador, a quien pretende engañar haciéndolo escuchar, aparentemente, de forma emotiva las raíces de sus orígenes, de su estilo de ser y comportarse dentro del ambiente familiar y laboral principalmente.

De tal forma no solo las vivencias y experiencias definen nuestra personalidad, sino también la forma en que las afrontamos, partiendo desde esta premisa, cabe mencionar el papel que juegan los “traumas” sufridos durante el desarrollo, entendidos como el acontecimiento de la vida del sujeto caracterizado por su intensidad, la incapacidad del sujeto de responder a él adecuadamente y el trastorno y los efectos

patógenos duraderos que provoca en la organización psíquica (Laplanche, 1983)

Entre las situaciones traumáticas que pueden provocar dicho acontecimiento se pueden destacar entre otras: muerte de un ser querido, divorcio, pérdida laboral, enfermedades crónicas, violencia, inmigración, privación de la libertad, etc., es decir, toda una gama de situaciones que el sujeto puede vivenciar como hostiles para sí mismo, en el entendido que dependerán de variables como la historia personal, la personalidad y las personas involucradas en dichos sucesos.

Desde la perspectiva de la Psicología social, quien se encarga de estudiar la función que ejerce la estructura narrativa sobre los procesos psicológicos, Martínez Montes de Oca (2004) menciona que, para García la narrativa desempeña un papel crucial en el entendimiento y organización de la experiencia humana y para Linares la narrativa es un producto histórico que surge directamente de las relaciones que mantiene el individuo con la sociedad a lo largo de su existencia, por lo cual, la narrativa personal la considera fundamental ya que cada uno interpreta cierto papel dentro de la trama de su propia historia, pero a los otros, o sea la sociedad, también se les asigna un lugar y un rol dentro de las relaciones.

Además, la narrativa es susceptible de modificación (Martínez Montes de Oca, 2004), constituyendo un espacio abierto a todo tipo de transacciones mediante la incorporación, sustitución o eliminación de elementos.

Así mismo, se menciona que en el proceso de construcción de las historias narrativas pueden diferenciarse al menos tres estados comparables entre sí: la observación, el recuerdo y el testimonio. El individuo percibe y codifica lo que la fuente de información le trasmite, después almacena selectivamente el mensaje en la memoria, más adelante recordará dicho mensaje y finalmente transmitirá lo observado. Es, en este momento cuando el operador hace un recuento de su vida y lo explica a su forma, para que el psicólogo evaluador lo pueda entender, pero además de la forma más conveniente para ser escuchada.

La literatura psicológica sostiene la importancia que tiene los modelos narrativos en el procesamiento inicial de información (percepción y codificación), no obstante los procesos de percepción, recuerdo y comunicación pueden no ser idénticos; es decir, que si el operador escuchara la historia de su vida narrada por el propio psicólogo diferiría notoriamente de la expresión del mismo.

Así pues, mediante la narrativa podemos conocer el estilo de vida, definido como el resultado de la organización estructurada de un conjunto de valores relacionados entre sí que orientan la comprensión del mundo que rodea a una persona, así como de su propia práctica (Corraliza y Martín, 2000).

Cabe mencionar, que el concepto estilo de vida empezó a ser utilizado por Alfred Adler hace más de medio siglo, denominando estilo de vida a aquellas metas que los individuos se imponen para sí y los medios que utilizan para alcanzarlas (Loudon y Dellabitta, 1995), sin embargo otros autores subrayan el carácter social del estilo de vida, señalando que posee dos características fundamentales: la primera es, que el estilo de vida es compartido y la segunda, consecuencia de lo anterior, es que predicen características sociales homogéneas en aquellos que pertenecen al mismo estilo de vida (Boyd y Levy, 1967).

En tal sentido, podemos hablar del estilo de vida de los operadores, la forma en que es concebido y mediante los cuales se le agrupa y caracteriza socialmente, y son vinculados a un sector especial con actitudes y creencias determinadas.

## 4.2 CONTENIDO DEL DISCURSO

Partiendo de la definición de comunicación entendida como la transmisión de una impresión o efecto, desde el medio al organismo o viceversa; o de un individuo a otro (Warren, 1984); podríamos definir el canal de comunicación que se establece entre el operador y el psicólogo evaluador, en el cual se reconocen las características personales que identifican al operador y el que ha permitido la realización del presente trabajo.

Así, el contenido del discurso fue observado, analizado y registrado en los capítulos anteriores, por lo que ahora nos enfocaremos a revisar la forma en que fue expuesto por los propios operadores ya que nos puede ampliar, un poco más, el panorama expuesto.

El estilo de comunicación utilizado por el operador de autobús en cuanto a su forma, es generalmente sencillo y concreto, ya que expresa lo que pretende de forma tácita y sin preocupaciones por la forma, es decir el como lo enuncia “representa un papel en una comedia más o menos simbólica, responde convencionalmente, de manera un tanto mecánica, con base en su sentido común, más que en referencia a la veracidad de su personal sentir y pensar, sobre todo, como un ejercicio un tanto creativo de algo sobre lo que no ha pensado suficientemente y que muchas veces conviene ocultar” (Hernández y Narro, 1987).

El uso de groserías en su léxico, no es algo que los caracterice ya que ante la figura femenina tratan de evitarlas, en su mayoría, por cuidar su imagen, así mismo ante la figura de autoridad por respeto.

### 4.3 COMENTARIOS Y ANECDOTAS

El trabajo y la relación establecida con los conductores podrían diferenciarse en dos momentos, antes de la evaluación para ser contratados y posteriormente cuando han ingresado a la empresa.

En la primera instancia podemos definir el papel del Psicólogo como figura de autoridad, a quien se le concede el poder de decidir sobre su vida y a quien se debe respetar y “caerle bien”, para poder aprobar el proceso de selección, durante este proceso la actitud predominante del operador es de aparente tranquilidad, sinceridad, nobleza e incluso una actitud de servicio, de reconocer posibles faltas y tratar de enmendarlas a través de la concientización, sin embargo, esta posición solo es percibida en este momento y más tarde olvidada.

Pero también dentro de este contexto y cuando el proceso no se percibe de la forma esperada, entonces algunos de los operadores utilizan sus medios para lograr sus propósitos “écheme la mano, no le voy a quedar mal”, es decir que tratan de utilizar el soborno económico o moral a través del chantaje, en el cual utilizan a la familia, sobre todo las necesidades de los hijos o incluso alguna enfermedad, para convencer del requerimiento del trabajo.

Y por último cuando todo lo anterior no ha funcionado se valen de actitudes más agresivas en las cuales incluso pueden llegar a amenazar sino son considerados dentro de la plantilla de empleados o utilizar algún "padrino" con mayor autoridad, que los apoye y a través del nepotismo lograr la contratación.

Cuando todo lo anterior ha fallado y sus posibilidades son nulas, entonces regresan a la posición de nobleza para rogar ser integrantes del grupo de operadores aceptados.

Por el contrario si desde el inicio de la selección, el perfil del aspirante es cubierto, aunque generalmente nunca es en su totalidad, ya que tomar la decisión de aceptarlo implica una gama de responsabilidades a futuro, por las características mencionadas en los capítulos anteriores; entonces la posición se torna distinta, se agradece y se apoya al Psicólogo, se muestra una actitud de seguridad, de haberse ganado la posición como resultado de su esfuerzo, dedicación y constancia; generalmente ya no se tiene que estar agradecido pues ahora la figura de autoridad cambia y va a ser representada por el jefe de personal, a quien se le rendirá pleitesía y con el cual se va a relacionar diariamente.

Aparentemente en esta parte termina el papel del Psicólogo, pero la posición y el estatus que se le proporciona al mismo, por parte del

operador va a quedar impregnado de agradecimiento generalmente y le va a permitir acercarse al psicólogo evaluador, como el confidente que conoce de su pasado.

Al ser reconocido en tal sentido, el operador se siente aceptado dentro del ambiente en el cual se desenvuelve y va a seguir relatando testimonios de su vida personal, dicha situación es la que ha enriquecido el desarrollo del presente trabajo.

Existen además aspectos importantes de la imagen de los operadores que los caracteriza de forma externa, como sería:

- El estar bien vestidos (camisa y corbata), con joyas y evidenciando una posición importante de poder, que es la que les permite conquistar a las damas.
- Evitar mencionar nombres en las relaciones que establecen con las mujeres para evitar confusiones y enojos, por parte de las parejas, por lo tanto nombran a todas “chaparrita”, “reina”.
- El número de hijos dentro y fuera de la familia les permite sentirse “muy machos” y ser asediados por otras mujeres.

- El estatus es de vital importancia, por lo cual “compran” mediante las propinas a la gente que se encuentra a su alrededor y de los cuales reciben servicios.
- Su estilo de comer es muy notorio, ya que buscan la total satisfacción de su necesidad de comer, mediante la ingesta principalmente de antojitos y alimentos ricos en carbohidratos, que lo hacen subir considerablemente de peso.
- La falta de reconocimiento de sus errores, pero lo cual no implica bajo ninguna circunstancia desviar la culpa hacia su compañero ya que la solidaridad es un valor muy respetado.

Podemos entender ahora un poco más la personalidad del operador, habiendo recorrido desde sus inicios en su infancia y las relaciones que estableció en ese momento, es decir, todo lo que implica su pasado y como repercute en su presente, en como se comporta dentro del marco familiar, personal y laboral, considerando éste último, el que nos ha permitido realizar el presente estudio.

**CAPITULO V**

*Conclusiones, Limitaciones y Sugerencias*

## CONCLUSIONES

El haber realizado este trabajo implicó no solo un recorrido en 11 años de trayectoria laboral, sino el plasmar en papel lo observado, vivido, experimentado y escuchado en ese periodo, las vivencias han sido tan significativas que estimularon la elaboración de este material y provocaron la inquietud de crear un documento que diera la pauta para estudios más profundos que validen las aseveraciones mencionadas, y que permitan a otros Psicólogos o profesionales dedicados al trabajo con los operadores, conocer sus características principales y no rechazarlos por las mismas.

En tal sentido podemos concluir como los aspectos más relevantes que:

- El operador de autobús surge a principios del siglo pasado, por la necesidad de transportar personas a diferentes destinos, de forma segura, confortable y a la vez económica, en comparación con el transporte aéreo.
- Dicha profesión se encuentra legislada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como por la Ley Federal del Trabajo, en la cual tiene un apartado especial.

- En la familia del operador se encuentran características especiales como son la ausencia del padre, la madre o ambos, y esto es un patrón que marca la personalidad de los mismos.
- Su escolaridad promedio es primaria, aunque en la actualidad existe un número importante, con estudios de bachillerato e incluso algunos a nivel licenciatura.
- La vocación de ser operador puede ser un patrón transmitido generacionalmente o surgido por la necesidad de mantenerse alejado de la familia nuclear.
- La personalidad del operador se encuentra caracterizada por ser: irresponsable, desconfiado, inexpresivo, irracional, agresivo y con dificultad para establecer relaciones interpersonales.
- Como parte de su mexicanidad tiende a ser machista y celoso de sus mujeres; es derrochador, deshonesto y corrupto.
- En su apariencia física es vanidoso, egocéntrico y gusta de llamar la atención.

- Los compañeros representan su medio social inmediato, por lo cual con ellos establece relaciones, aunque sea solo de forma superficial.
- Las costumbres y festividades, no son aspectos importantes en su socialización ya que no existen fechas especiales para ellos.
- Su autoestima y asertividad se encuentran en un nivel muy devaluado.
- Gustan del poder y el estatus que les proporciona el tener la autoridad en el autobús, durante el viaje.
- La religión que profesan es predominante católica, en la que la Virgen de Guadalupe ocupa un lugar importante.
- Generalmente son supersticiosos y en algunos casos adoran a la santa muerte con algunos ritos que les proporcionan seguridad y confianza.
- Partiendo de la teoría de Mahler, se infiere que el operador se encuentra fijado en la subfase de ejercitación ya que no logra la constancia objetal para poder separarse de su

familia, y no la lleva internalizada cada vez que sale a sus viajes, sino que únicamente se ejercita para alejarse y volver.

- Desde el punto de vista de Klein, la posición depresiva es la que establece las relaciones de objeto que establece el operador, en el sentido que puede amar y odiar al mismo tiempo a la madre presente o ausente, buena o mala.
- En cambio para Winnicott, se vincula con la fragilidad interna del niño cuando no tuvo a la madre como sostén o apoyo y lo cual le impide relacionarse con los objetos, haciéndolo vulnerable con poca integración y una precaria estabilidad.
- De Ana Freud se infiere que en los operadores su autoestima depende del vínculo que establecieron con la madre, a través de la libidinización de las distintas partes del cuerpo infantil, de las relaciones objetales, los temores arcaicos y la maduración de las funciones cognoscitivas.
- Dentro de la dinámica de la teoría psicoanalítica se define que la madre se encuentra catectizada como la figura más importante por la ausencia del padre.

- Los operadores de autobús viven cíclicamente la pulsión de muerte al inicio de cada viaje, por las vicisitudes que se pueden encontrar en la carretera y sin embargo, gustan de realizar dicha actividad.
- Las funciones del super-yó, son poco eficientes o nulas en el operador ya que tiene una baja conciencia moral, careciendo por tanto de culpa.
- En los operadores el complejo de edipo, no se elabora positivamente ya que no encuentran la satisfacción con su madre, por lo cual requieren la presencia de distintas mujeres, las cuales pueden ser completamente diferentes, para poder equilibrar su deseo por la madre.
- Los orígenes de la personalidad del operador se encuentran en el inconsciente, es decir sus contenidos y procesos psíquicos se encuentran vedados a la conciencia por la censura, ya que el reconocerlos sería una experiencia dolorosa, que probablemente los haría cambiar e incluso cuestionar la profesión a la que se dedican.

- La elección de la profesión de operador deriva de la relación original madre-hijo en la que se establecen las primeras representaciones intrapsíquicas del self y de los objetos, y en su caso su nivel de organización psíquica le permite una distancia emocional menos cercana con sus objetos.
- La energía de los operadores se encuentra dirigida a sus instintos o pulsiones, entendidas no como una fuerza de impacto momentáneo sino como una fuerza constante, que proviene del propio cuerpo y se convierte en un estímulo instintivo denominado, necesidad de viajar.
- Se concibe al operador como un ser celoso, como parte de su baja autoestima y una fijación en la etapa oral, además de que no consiguieron una independencia emocional y no han logrado una verdadera identidad.
- El estilo de vida de los operadores no se apega en su totalidad al discurso que emplea en la referencia de su propia vida, la adapta a sus necesidades y la utiliza para lograr sus propósitos.
- El estilo de comunicación utilizado por el operador de autobús en cuanto a su forma es generalmente sencillo y

concreto, ya que expresa lo que pretende de forma tácita y sin preocupaciones por la forma.

Las características especiales que definen al operador lo constituyen como una persona diferente, sin embargo es precisamente esa diferencia la que les permite desempeñar el puesto, ya que si sus motivaciones fueran diferentes no podría realizar su trabajo de la misma forma

## LIMITACIONES

La observación fue la herramienta esencial para la elaboración del presente trabajo, por lo cual al mismo tiempo de permitir expresar la gama de conductas que se ven reflejadas a través del tiempo, al mismo tiempo es una limitación ya que no existe material escrito en el cual basarse y que pueda comprobar las experiencias vertidas, puesto que en 11 años de trayectoria laboral no se han cuantificado el número de entrevistas realizadas.

Si bien pudiera considerarse un impedimento para un trabajo científico el hecho de no ser corroborado con datos estadísticos, se podría decir que se dan los fundamentos, para a futuro, corroborar la información manejada y en tal sentido comprobarla o rechazarla.

La percepción de la información podría diferir en un amplio sentido, al tratar de corroborar las características antes mencionadas, por lo que es importante aclarar que se generalizó el comportamiento de la muestra de operadores con la cual se ha trabajado.

## SUGERENCIAS

Los operadores de autobús, como se menciona durante todo el tiempo en este documento, son personas diferentes en sus estilos y formas de ser, pero para fines documentales se conjuntaron sus características de forma general, lo cual no pretende en ningún momento minimizar o demeritar la importante labor que ellos realizan, sino por el contrario se busca darles la importancia debida, ya que sino poseyeran dichas características, no podrían desarrollarse en tal puesto, además de ser como una profesión que en la actualidad sigue cobrando auge, por su especialización, por lo que se propone una preparación técnica especializada, así como un código de valores, para un mejor desarrollo de sus funciones y de su crecimiento como seres humanos.

## ***BIBLIOGRAFIA***

Bellak, L. & Goldsmith, L. A. (1993). Metas amplias para la evaluación de las funciones del yo. México: Manual Moderno.

Boyd, Jr. H. W. & Levy, S. J. (1967). Promotion: a behavioral view. Foundations of marketing series. New Jersey: Prentice-Hall INC.

Branden, Nathaniel. (1987). Como mejorar su autoestima. México: Paidós.

Cámara Nacional del Autotransporte de pasajeros (en prensa). Apuntes Diplomado en Administración del Autotransporte de Pasajeros.

Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo. (2001). El Conductor profesional de Autobuses. México.

Castellan, Ivonne, (1982). La Familia. México: Fondo de Cultura Económica.

Clanton, G. y Smith, L. (1981). Anatomía de los celos. Barcelona: Grijalbo.

Corraliza, José Antonio & Martín Rocio. (2000). Estilos de vida, actitudes y comportamientos ambientales. Medio ambiente y comportamiento humano. Madrid: Resma.

Cueli, José, (1982). Vocación y afectos. México: Limusa.

Cueli, J.& Reidl, L., (1972). Teorías de la Personalidad. México: Trillas.

Delgado M., Pedro. (1998). Los ritos y costumbres familiares en el desarrollo emocional de los niños. Manuscrito inédito.

Díaz-Guerrero, R. (1982). Psicología del Mexicano. México: Trillas.

Fenichel. O. (1989). Teoría Psicoanalítica de las neurosis. México: Paidós.

Freud, Ana. (1949). El yo y los mecanismos de defensa. Argentina: Paidós.

Freud, Ana, (1989). El Psicoanálisis infantil y la clínica. Buenos Aires: Paidós.

Freud, Sigmund. (1948). Obras completas. Madrid: Biblioteca Nueva

Friday, N. (1985). Celos. México DF.: Lasser Press.

González Corona, Victor Hugo. (2004). El narcisismo de la vida cotidiana. Tesis de Licenciatura inédita. Universidad Nacional Autónoma de México: México.

González, F. (1963). El mexicano Psicología de su destructividad. México: Pax.

González Núñez, José de Jesús & Rodríguez Cortes, Ma. del Pilar. (2002). Teoría y técnica de la psicoterapia psicoanalítica. México: Plaza y Valdés.

Griker & Asociados (1999). El Autobús y la Calidad de Servicio al Usuario. FENEBUS Madrid.

Guidano, Vittorio F. (1998). Psicoterapia: Aspectos metodológicos, problemas clínicos y preguntas abiertas. VI Congreso Internacional de Constructivismo en Psicoterapia. Italia.

Hernández, M. Alberto & Narro, R. Luis. (1987). Como somos los mexicanos. México: Crea.

Kernberg, O. (1979). La Teoría de las Relaciones Objetales y el Psicoanálisis Clínico. Buenos Aires: Paidós.

Klein, Melanie, (1994). Amor, culpa y reparación. Barcelona: Paidós.

Kohut, H. (1989) Análisis del self. Buenos Aires: Paidós.

Laplanche, J. & Pontalis, J. B. (1983). Diccionario de Psicoanálisis. Barcelona : Labor.

Loudon, D. L. & Dellabita, A. J. (1995). Comportamiento del consumidor: conceptos y aplicaciones. México: McGraw-Hill.

Mahler, M., Pine, F. & Bergman, Ann. (1977). El nacimiento psicológico del infante humano. Buenos aires: Marymar.

Martínez Montes de Oca, Georgina. (2004). Las historias de amor como método de estudio de la relación de pareja. Tesis de doctorado inédita. Universidad Nacional Autónoma de México. México

Maslow, Abraham (1988). El hombre autorrealizado: hacia una psicología del ser. Barcelona: Kairos

Michaca, P. (1984). Desarrollo de la Personalidad: teorías de las Relaciones de Objeto. México: Pax-México.

Ortega J., Juan José, (2004). Carácter y valores como parte de la personalidad en pilotos y sobrecargos. México: Tesis de Licenciatura; UNAM.

Oñate, M. (1990). Celos: un punto de vista preestructural. El psicoanálisis en un mundo de transición. La Psicopatología del hombre actual. Revista de la Asociación mexicana de Psicoterapia Psicoanalítica. 25 Aniversario. 131-141.

Palomar Lever, Joaquina. (2004). Pobreza, recursos psicológicos y bienestar subjetivo. México: Universidad Iberoamericana.

Pennebaker, J.W. (1997). Opening Up. The healing power expressing emotions. New York: The Guilford Press

Ramírez, Santiago, (1977). El Mexicano Psicología de sus motivaciones. México: Grijalbo.

Ramírez, S. (1983). Evolución de las ideas en psicoterapia El problema de la distancia en psicoterapia Más sobre distancia. México: Línea

Rapaport, d. (1967). La estructura de la Teoría Psicoanalítica. Argentina: Paidós

Remplein, M. (1966). Tratado de Psicología Evolutiva El Niño, el Joven y el Adolescente. Barcelona: Labor.

Schmuler, B., (1998). Familias y relaciones de género: cambios trascendentales en América Latina y el Caribe. Populatrus.

Secretaría del Trabajo y Previsión Social. (1970). Ley Federal del Trabajo.

Segal, Ana, (1991). Introducción a la obra de Melanie Klein. Buenos Aires: Paidós.

Tordjam, G (1984), La pareja. México: Grijalbo

Vargas Flores & Ibáñez Reyes, E. J. (2003). Análisis y reflexiones sobre la transmisión intergeneracional. Revista electrónica de Psicología Iztacala. 1.

Villa, G. (1991). La influencia del autoconcepto en las relaciones de pareja. Tesina de Licenciatura inédita. Universidad Iberoamericana: México

Warren, Howard C. (1984). Diccionario de Psicología. México: Fondo de Cultura Económica.

Weber, Max. (1973). Ensayos sobre Metodología sociológica. Buenos Aires: Amorrortu

Winicott, D.W. (1975). El proceso de maduración en el niño: estudios para una teoría del desarrollo emocional. Barcelona: Laia