

ALGUNAS REPRESENTACIONES SOBRE LO FEMENINO EN LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS DE MOTOR EN LA CIUDAD DE MORELIA DURANTE LAS DÉCADAS DE 1960 Y 1980

GUILLERMO FERNANDO RODRÍGUEZ HERREJÓN



RESUMEN

Este trabajo constituye una invitación para adentrarse a observar algunas de las principales representaciones que existían sobre las mujeres conductoras de vehículos de motor en la ciudad de Morelia durante la segunda mitad del siglo xx. Específicamente, se realizará en torno a diversas notas de prensa e imágenes del periodo, para ayudarnos a comprender cuáles eran las percepciones que circulaban sobre la práctica y sus actores, y al mismo tiempo, se realizarán reflexiones alrededor del caso de la primera mujer taxista de la ciudad.¹

Palabras clave: representación, femenino, vehículos de motor, estereotipo, Morelia.

¹ Doctor en Historia por la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso (Chile). Actualmente realizando una Estancia Posdoctoral en la Facultad de Historia de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo (México). E-mail: rodriguezherrejongf@gmail.com.



**SOME REPRESENTATIONS ON THE FEMININE ASPECT IN DRIVING MOTOR
VEHICLES IN THE CITY OF MORELIA DURING THE DECADES OF
1960 AND 1980**

SUMMARY

The present work is an invitation to go deep into seeing some of the main representations there were on women driving motor vehicles in the city of Morelia in the second half of the 20th century. It will specifically talk about several press releases and pictures from this period to help us understand what perceptions there were on this practice and its actors, and at the same time, there will be reflections on the case of the first female taxi driver in the city.

Key words: representation, feminine, motor vehicles, stereotype, Morelia.

**QUELQUES REPRÉSENTATIONS SUR LE FÉMININ DE LA CONDUITE DE
VÉHICULES AUTOMOBILES DANS LA VILLE DE MORELIA DANS LES ANNÉES
60 ET 80**

RÉSUMÉ

Cet ouvrage constitue une invitation à entrer et à observer certaines des principales représentations qui existaient sur les femmes conductrices de véhicules automobiles dans la ville de Morelia au cours de la seconde moitié du xx^e siècle. Plus précisément, il se déroulera autour de différents communiqués et images de l'époque, pour nous aider à comprendre quelles étaient les perceptions qui circulaient sur la pratique et ses acteurs, et en même temps il y aura des réflexions sur le cas de la première chauffeuse de taxi de la ville.

Mots-clés: représentation, féminin, automobile, stéréotype, Morelia.

INTRODUCCIÓN



“¿De qué hablan los hombres?, de autos por supuesto”,² esa fue una expresión que apareció en un popular diario moreliano de mediados de 1960, mostrando una representación considerada como “común” sobre la masculinidad en torno a los conductores y a los propios vehículos de motor. En términos más o menos generales, eso ha sido una constante en los imaginarios sobre la conducción mecanizada en las sociedades occidentales durante prácticamente todo el siglo xx, refiriéndose a que la práctica era una cosa de hombres y para hombres. Sin embargo, ello no significa que no existían representaciones contrarias en cuanto a temas de vehículos de motor, ya que en realidad circulaban de forma muy extendida. Específicamente nos referimos a las representaciones sobre lo femenino y desde lo femenino, que se construyeron alrededor de los propios objetos y de la práctica. En cuanto a ello, debemos enfatizar que históricamente las perspectivas sociales de las mujeres han sido diferentes en la formación de representaciones, usos y consumos alrededor de aparatos tecnológicos, en buena medida debido a que han tenido experiencias sociales diferentes en torno a ellos.³

² “Nosotros Primero”, *La Voz de Michoacán*, Morelia, 8 de julio de 1960, p. 16.

³ WILLIAMS, Rosalind, “The political and feminist dimensions of technological determinism”, en Merrit ROE SMITH y Leo MARX, *Does Technology drives history? The dilemma of technological determinism*, Cambridge, The MIT press, 1998, pp. 217-219.

Por lo tanto, el objetivo de este texto es precisamente realizar algunas reflexiones sobre las principales representaciones alrededor de la conducción femenina que circulaban en la ciudad de Morelia, utilizando ejemplos de las décadas de 1960 y 1980. Ello, considerando a los propios vehículos de motor como significantes materiales capaces de evocar significados diversos, y a partir de eso exponer las propias representaciones que se construyeron alrededor de la práctica sobre lo femenino y desde lo femenino. El trabajo se dividirá en dos partes, en la primera se usarán imágenes, artículos y notas de prensa durante el periodo señalado para reconstruir algunas de las principales nociones alrededor de la práctica, y en la segunda parte se trabajará en torno a la persona que es considerada como “la primera mujer conductora de taxis en la ciudad”, con sus inicios en 1983. Pero antes de comenzar resulta necesario puntualizar que el texto no pretende constituirse como un trabajo de historia de género, propiamente dicho, lo que se pretende es un trabajo de historia cultural apoyado por la perspectiva de género, tratando de aportar a esas representaciones en nuestra ciudad, a través de caracterizar cuáles eran las más circuladas. En cuanto a ello, se podría considerar que quizás el común denominador de los historiadores culturales podría describirse como la preocupación por lo simbólico y su interpretación, así como por las prácticas emanantes de ello.⁴

Sin embargo, para tener una noción al respecto, debe ser señalada una enunciación sobre lo que se entiende por género. Este debe ser concebido fundamentalmente como una construcción instituida y estilizada de la identidad por la manera de imaginar y percibir los gestos corporales, los movimientos y las normas sociales de convivencia y representación. En otras palabras, se enseña a ser masculino o a ser femenino a través de la estilización y actuación de las acciones y los sentidos. Empero, las características fisiológicas de los cuerpos no son negadas, pero lo que hace masculino a un hombre o femenino a una mujer es construido como una situación histórica y social con las identidades sexuales bien marcadas y definidas en cuanto a características específicas, y definidas en forma temporal y contextual para responder a funciones muy puntualizadas.⁵ En ese sentido, debe considerarse

⁴ BURKE, Peter, *¿Qué es la historia cultural?*, Barcelona, Paidós, 2006, p. 15.

⁵ BUTLER, Judith, “Actos performativos y constitución de género: un ensayo sobre fenomenología y teoría feminista”, en CASE, Sue-Ellen (coordinadora), *Realización de los feminismos: teoría crítica feminista y teatro*, Estados Unidos, Universidad John Hopkins Press, 1990, pp. 297-300.

que el “sexo” se compone de representaciones que lo objetivan, pero siempre con base en códigos culturales que forman esas percepciones. Así, el concepto de cuerpo se inserta como un tema central en la construcción de lo que es y debe ser algo masculino o algo femenino.⁶

Por lo tanto, considerando a la cuestión del género como algo construido y capaz de ser interpretado, se puede entender que cuando se hablaba de lo femenino en la práctica de conducir vehículos de motor en Morelia, se hacía de forma institucionalizada, con base en cánones identificables sobre esas representaciones, y eran circuladas en espacios como la prensa, o en la opinión masculina que se tenía sobre esa práctica considerada de “ellos”. Los propios aparatos tecnológicos también están cargados de esas representaciones en el proceso de inserción que tienen en determinadas sociedades, ya que se ven utilizados como lienzos para pensar en lo masculino o lo femenino, de acuerdo a los usos y a la estética de los artefactos; por ejemplo, si es tosco, ruidoso o para uso público es para los hombres, y en cambio, si es delgado, rosa, o para el uso privado es para las mujeres (como en el hogar con máquinas de aseo). Por lo tanto, debemos considerar que la tecnología también tiene un complejo proceso de construcción histórica que responde a cuestiones de género.⁷

CUESTIONES FUNDAMENTALES

Antes de entrar a observar los ejemplos en el contexto moreliano sobre las representaciones femeninas alrededor de la conducción de vehículos de motor, debemos iniciar realizando algunas consideraciones generales para comprender mejor la temática. Comenzaremos indicando lo que se entenderá por el concepto de “representación”, y se referirá como el instrumento de un conocimiento mediato que hace ver un objeto ausente al sustituirlo por una “imagen”, y que es capaz de volverlo a la memoria y de “pintarlo” tal cual es; por ejemplo, “el león es el símbolo del valor, y la gallina el de la inconstancia o miedo.”⁸ En otras palabras, es la evocación de

⁶ FOUCAULT, Michel, *Historia de la sexualidad. La voluntad del saber*, México, Siglo XXI, 2003, p. 26.

⁷ WILLIAMS, Rosalind, “The political and feminist dimensions of technological determinism”, pp. 217-219.

⁸ CHARTIER, Roger, *El mundo como representación. Estudios sobre historia cultural*, Barcelona, Gedisa, 2005, pp. 57-58.

significados en objetos o sujetos que se vuelven con ello símbolos y con los cuales entendemos y designamos la realidad. En ese sentido, los vehículos de motor constantemente constituyeron una fuerte herramienta en la representación de lo sexual y viril desde su creación a finales del siglo XIX, principalmente, con base en su constitución física y corporal (ser grandes, ruidosos y toscos) y claro, al relacionarlos frecuentemente con roles de género, como en la cuestión de designación laboral en torno a ellos.

Lo masculino, al igual que lo femenino, puede entenderse como comportamientos de rol determinados histórica y culturalmente, centrados sobre todo en la dominación y la fuerza, y la virilidad es uno de sus puntos más importantes. Por viril se entiende un conjunto de pautas o actuaciones que se buscan representar en un hombre considerado como tal. Por ejemplo, algunas características tradicionales del concepto son la autonomía, no pedir ayuda, asumir riesgos, estilo de vida agitado (como el consumo de alcohol o buscar emociones), restar importancia a la propia apariencia, o ser obstinado. Pero la nueva virilidad de mediados del siglo XX en adelante, también propician factores como la amabilidad, la caballerosidad, ser tierno, y por lo tanto ser objeto de deseo.⁹ Ese factor también se plasmaba en los vehículos de motor, como objetos sumamente viriles y de galanteo, o bien entendidos como herramientas de fuerza y dominación.

Igualmente, debemos considerar lo que son los cuerpos, ya que con base en las representaciones sobre ellos, es que se formaban las propias concepciones sobre lo femenino de la conducción. Estos se entenderán como: el cuerpo humano es, como sabemos, una fuerza de producción, pero el cuerpo no existe tal cual como un artículo biológico o como un material, el cuerpo humano existe en, y a través de un sistema político y cultural, y esos sistemas le proporcionan cierto espacio al individuo. Un espacio donde comportarse, donde adoptar una postura particular, sentarse de una determinada forma o trabajar continuamente. Si el cuerpo humano es una fuerza productiva, es porque está obligado a trabajar y está obligado porque se halla rodeado por fuerzas políticas, atrapado por los mecanismos

⁹ PRIETO, José, Ricardo BLASCO y Gerardo LÓPEZ M., “El discreto encanto de ser masculino”, *Papeles de Psicólogo*, vol. 29, núm. 2, p. 231.

del poder, sexualizado, estilizado e imaginado en formas específicas, que buscan reproducirse continuamente a través de procesos de aprendizaje.¹⁰

Entonces, queda entendido que los cuerpos, como una construcción, son la representación de la forma estética y de valor que los actores sociales tienen que asumir para funcionar en la sociedad, que los limita y los define, y al mismo tiempo los liga a roles, acciones y objetos. También debe considerarse que, constantemente esos cuerpos contenedores de significados, evocaciones y actuaciones, son vigilados, en cuanto a que la microfísica del poder permite determinar cómo el poder disciplinario atraviesa los cuerpos y graba la norma en las conciencias. A partir de los siglos XVI y XVII, en el ejército, en las escuelas, los hospitales, los talleres y otros espacios, se desplegaron toda una serie de técnicas de vigilancia y control, de mecanismos de identificación de los individuos, de cuadriculación de sus gestos y de su actividad que fueron conformando determinados tipos de roles sociales y de género.¹¹

En este caso, la vigilancia de los roles de género y de la sexualidad referente a los vehículos de motor, ha sido consensada e inspeccionada por parte de los propios sujetos, que los han regulado con representaciones corporales aceptables como en el acto específico de conducir, o bien en las propias formas estilísticas de los autos. Además, de que la propia práctica fue institucionalizada frecuentemente en torno a reglamentaciones de convivencia, por medio de oficialías de tránsito. Al mismo tiempo, ese tipo de representaciones eran comúnmente inculcadas por la propia familia, ya que por ejemplo, a los infantes varones de las sociedades modernas desde finales del siglo XIX (y claro, incluida la moreliana durante todo el siglo XX), se les enseñaba desde una temprana edad a jugar con carritos como parte de su “género”, y se les vigilaba en cuanto a ello para que no utilizaran juguetes femeninos. En cambio, en la mayoría de las ocasiones a las niñas no se les permitía jugar con coches, ya que para ellas existían las muñecas, que podían ayudarlas a aprender a ser mamás, e inclusive, se les podía reprender si se salían de esos cánones aceptados.¹²

¹⁰ FOUCAULT, Michel, *Tecnologías del yo y otros escritos afines*, Barcelona, Paidós, 1990, pp. 10-12.

¹¹ FOUCAULT, Michel, *Microfísica del poder*, Madrid, La Piqueta edit., 1992, pp. 25 y 26.

¹² JAULIN, Robert, *Juegos y juguetes. Ensayos de etnotecnología*, México, Siglo XXI, 1981, pp. 11-20.

El género se convirtió en algo fundamentalmente comercial en la sociedad moderna y consumista del siglo xx, a través de la venta de sentidos y sensaciones, y los automóviles eran uno de los ejemplos perfectos de la masificación y venta de dichos sentidos. Como lo ha dicho Guillermo Gucci, uno de los principales exponentes en temas de vehículos de motor y transporte en América Latina: el automóvil se ha transformado en el reflejo de una proyección sexual y viril (es decir, por la fuerza del género masculino que se le ha atribuido históricamente), ya que el galanteo y el cortejo se formaron en estrecha relación con los vehículos desde su invención. Con ellos los jóvenes ganaron movilidad y privacidad, formando espacios públicos netamente masculinos para esas prácticas privadas (como los miradores con “vistas románticas”, signo popular de la cultura occidental para besar a bordo de vehículos), transformando a los automóviles en una especie de habitaciones personales.¹³

Por lo tanto, desde el momento de su invención, la capacidad de esas máquinas se puso al alcance de grupos significativos de la sociedad moderna para ser medios de lo sensual y sexual, controlando el cuerpo y espacio de los sujetos. Añadiéndole significados de paseos, viajes, movilidad, poder y trabajo, pero también ligado a la posibilidad de ir a sitios de diversión. Enlazando la representación de los vehículos a lo sexual, como a los bares, bailes y fiestas, convirtiéndolos en poderosas herramientas de exhibición sexual, en medios de cortejo, de libertad y del galanteo, provocando el deseo de poseer vehículos para ser un verdadero hombre.¹⁴

En este sentido, puede enfatizarse que los vehículos de motor han constituido una construcción no únicamente en sentidos de movilidad, lujo y trabajo, sino también en formas de convivencia ligadas al cuerpo, donde se les ha asociado a lo masculino por su “dificultad de conducción”, su fuerza y su libertad. Pero también a lo femenino, en su forma estética y de relación con el deseo, y al mismo tiempo, a sentidos y sentimientos de galanteo, como en la popular frase, “el amor existe, pero anda sobre ruedas”. Por lo tanto, los vehículos de motor a lo largo del siglo xx han sido representados de manera constante como un signo de exterioridad, de movilidad, de lujo,

¹³ GUCCI, Guillermo, *La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética*, Argentina, Universidad Nacional de Quilmes, 2007, pp. 187-189.

¹⁴ GUCCI, *La vida cultural del automóvil*, pp. 200-205.

y claro, también fueron entendidos como una de las formas de expresión simbólica de la constitución de masculinidad. A decir verdad, en muchas sociedades occidentales aprender a conducir un vehículo de motor, se ha convertido en un rito de transición para los niños pasen a ser hombres, lo que refuerza esa construcción histórica de la tecnología basada en una cuestión de género.

Se debe mencionar que en diversos medios publicitarios frecuentemente se exponían las representaciones femeninas de las máquinas, como sus curvas, para exaltar el deseo de consumo de esos aparatos al relacionarlos con objetos del deseo masculino. Por lo que debemos enfatizar que la tecnología es neutra en sus contenidos, y es la sociedad la que los plasma. En este caso, las máquinas de motor antropomorfas eran, y son, parte de una construcción de la tecnología como un significante susceptible y sociable, cargados de valores y significados instituidos en su corporalidad. Con lo que la constitución física en los diseños de los vehículos, buscaba reflejar la fuerza masculina por medio de la tosquedad y el poder, o bien la delicadeza y sensualidad femenina a través de la curvatura fuertemente pronunciada.

LO FEMENINO EN LA CONDUCCIÓN EN MORELIA

Entraremos a observar los ejemplos circulados en Morelia durante algunas décadas de la segunda mitad del siglo XX, ya que dichas representaciones de los vehículos de motor como objetos ligados a identidades de género y marcadas en lo corporal, también fueron una constante en nuestro escenario. Para comenzar, debemos decir que las conductoras de vehículos fueron un tanto más frecuentes en nuestra ciudad desde inicios del siglo XX, en contraste con otros lugares. Como ejemplo se puede mencionar el caso de la Sra. Concepción Iturbide, una de las primeras en manejar un vehículo de motor en la localidad, y que, para 1911 ocupaba un coche Ford modelo T, que muchas veces manejaba ella misma sin el uso del chofer, como signo de distinción y estatus, y de hecho, muy a menudo se presentaban quejas contra ella por mantenerse estacionada sobre las banquetas afuera de su domicilio.¹⁵

¹⁵ RODRÍGUEZ HERREJÓN, Guillermo Fernando, *La introducción del automóvil a Morelia. Análisis sociotécnico*, Morelia, H. Ayuntamiento de Morelia, Archivo General Histórico y Museo de la Ciudad de Morelia, 2013, pp. 77-79.

Aunque existían choferes para la conducción de vehículos, era claro que muchos sujetos manejaban las unidades por ellos mismos para entrar en un juego de jerarquización y destreza, al mismo tiempo que de libertad. Ese ejemplo ayuda a poner de manifiesto que en Morelia no existió en sí misma una separación tan tajante en cuanto a género para la conducción de vehículos, en comparación con otros lugares. Como punto de contraste se debe mencionar específicamente el escenario rural de Estados Unidos de inicios del siglo XX, que convirtió a los vehículos de motor en un signo de trabajo para los hombres, y marcó distancias respecto al uso que las féminas le pudieron dar durante buena parte del siglo, para quienes más bien, se les reforzó los sentidos de elegancia, distinción social, poder y libertad, aunque no los podían manejar directamente.¹⁶

Sin duda, la publicidad fue una parte importante para circular y perpetuar las representaciones sobre la objetivación de lo sexual y corporal que los vehículos tenían, por tal motivo, el movimiento del cuerpo y el comportamiento cinético expresado en las imágenes, se pueden considerar como una manifestación de las representaciones sobre lo femenino en la conducción de esos aparatos. Ello comprende de modo característico los gestos y los movimientos corporales, como los de las extremidades, las manos, la cabeza, los pies, las piernas, las sonrisas, los parpadeos, la dirección de los ojos y las posturas de los cuerpos. Por supuesto, también resaltaban los emblemas identificables en cuanto a signos, como la proxémica (proximidad entre objetos y sujetos en las composiciones de imágenes).¹⁷

Es fundamentalmente a través de este comportamiento cinético que se pueden ver reflejados varios significados de los vehículos, en cuanto a sus valorizaciones de género expresadas en imágenes y circulantes en la prensa moreliana de las décadas de 1960 y 1980. A continuación, se expondrá el primer ejemplo de imagen fotográfica, de inicios de julio de 1960, mostrando específicamente cómo debían interactuar las mujeres alrededor de los vehículos:

¹⁶ KILNE, Roland y Trevor PINCH, "Users as agents of technological change: the social construction of the American rural car", *Technology and Culture*, vol. 37, 1996, p. 763.

¹⁷ HALL, Edward T., "Comunicación no verbal: perspectivas básicas", en Mark L. KNAPP, (coordinador), *La comunicación no verbal. El cuerpo y el entorno*, Barcelona, Paidós, 1982, pp. 17-25.

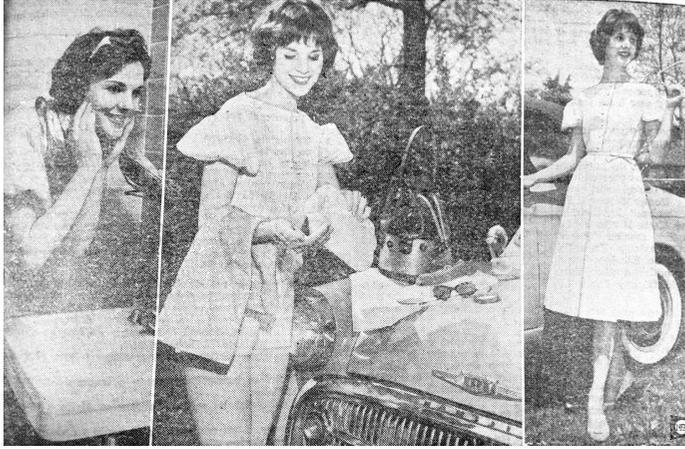


Imagen 1. Se muestra una fotografía que hacía énfasis en la delicadeza y belleza de las conductoras, sugiriendo comportamientos “correctos”, como el llevar siempre maquillaje dentro de los vehículos para cualquier “eventualidad”. Fotografía en: “Nosotras decimos: onda veraniega”, *La Voz de Michoacán*, Morelia, 8 de julio de 1960, p. 13.

En la imagen se pueden apreciar algunas de las características principales que las conductoras debían tener para poder ser capaces de manejar vehículos de motor, usando el aspecto corporal y la idea de lo sexual como un elemento central. Bajo el título de “Nosotras decimos: onda veraniega”, la nota periodística hacía énfasis en que si las mujeres conducían vehículos, era porque debían hacerlo como una extensión de su propia “elegancia y seducción”, que debían ser expresadas a través del aparato, como un signo de sexualidad expandida. Además, se les invitaba a estar siempre preparadas para los viajes, ya que con la suciedad de las máquinas era “necesario” llevar maquillaje a bordo “todo el tiempo”, así como cambios de ropa para estar prevenidas contra cualquier escenario.

La fotografía en sí muestra a una joven mujer que en realidad no aparece conduciendo, sino más bien preparándose para un viaje en automóvil. Sin embargo, en la nota que acompaña la imagen, se refieren a ella constantemente como la “típica conductora durante la época de vacaciones”. Eso transmite la idea de la elegancia y sensualidad que las mujeres debían adoptar al usar esos aparatos, como una forma “correcta” en la que las conductoras debían ser siempre lindas y preparadas con maquillaje,

cuidando el no ensuciarse en la manipulación de los vehículos. Además, el rol de su uso en vacaciones da una idea de que efectivamente se les asignaba momentos para tal actividad, pero no como una cuestión laboral, sino ligada al tiempo libre y al galanteo del verano.

En la misma imagen y artículo, también se puede apreciar la forma en la que se asociaba a los vehículos directamente con la curvatura femenina, concretamente con el signo de deseo; ello expresado en la figura de la mujer siempre sonriente de forma sugerente, de tal manera que invitaba al deseo de felicidad que producía viajar. Una característica interesante es que, por medio de notas como esa, se invitaba a las mujeres conductoras a mantener diversos cambios de ropa en los vehículos. Por ejemplo, en la imagen del centro se ve a la joven vistiendo un short, exaltando con ello el sentido referencial de exposición carnal y reforzando al vehículo como un signo de sensualidad. Pero en las otras imágenes usaba una falda larga, debido a que se sugería “usar falda mientras se conducía” por motivos de higiene, ya que se podría manchar directamente la piel si no se hacía así. Esto también podría considerarse más bien como un signo corporal, para reforzar las representaciones y concepciones de los vehículos como algo sexual al tener que utilizar esas prendas que mostraban las piernas como un elemento necesario en la actividad de la conducción. La proximidad de la joven en la imagen en cuanto al vehículo es otra muestra de ello, entrelazándolos en el imaginario como tópicos ligados, volviendo a la mujer y a los autos signos de deseo masculino, pero al mismo tiempo, en extensiones de la feminidad para explotar sus características y afianzarlas.

Por otro lado, un ejemplo más sobre las representaciones de la conducción ligadas a lo femenino, pudo verse en una nota de prensa de finales de julio de 1960 titulada “La señora al volante.”¹⁸ Se trataba de un extenso artículo sobre el tema que apareció igualmente en un importante periódico de la ciudad. En ella se hacía referencia a que muchos conductores masculinos se burlaban de la forma de conducir de las mujeres, por su “falta de precaución, su velocidad desmedida y su poco control sobre las máquinas”, inclusive formando expresiones como signo verbal de la representación negativa hacia las mujeres conductoras. Un ejemplo concreto, expresado en

¹⁸ “La señora al volante”, *La Voz de Michoacán*, Morelia, 24 de julio de 1960, p. 12.

dicha nota, era la frase: “mujer al volante, peligro constante”, que apareció para mostrar la idea ligada a la figura femenina tras el volante de un vehículo, pero de forma despectiva y negativa. Para nada acertada en cuanto a la capacidad práctica para la conducción real de ese tipo de aparatos, pero que sin duda circulaba en el imaginario en forma extendida, de tal manera que se hacía presente en notas periodísticas como esa. Además, se podría mencionar que ese lema referencial hacia la conducción femenina se mantiene como un referente verbal en torno a las mujeres conductoras representando sentidos netamente negativos, indicando que es una representación con base en imágenes construidas lo suficientemente circuladas como para ser cánones sobre ello, sean o no correspondientes con la realidad.

Sin embargo, un poco paradójico era que la intención de ese artículo no era atacar a las conductoras, ya que de hecho fue escrito por una mujer (aparecía bajo el eslogan “anónima” en referencia a la autora), y más bien se centraba en hacer notar que a pesar de que se burlaban de las mujeres por su forma de conducir, “ellas eran las que siempre permanecían sonrientes en los embotellamientos”, como signo de que ellas no provocaban el desorden vial generado por los conductores masculinos. Asimismo, remarcaba que el conducir era una cuestión de cerebro, para nada ligada a los músculos o al género y, que por lo tanto, ellas podían hacerlo tan bien o mejor que cualquier hombre. La intención era sacarle el máximo provecho a los autos y había “algunas cosas que solo ellas podían explotar” como la paciencia ante diversas crisis, o la de que sus figuras resaltaban el atractivo de los autos, y por lo tanto, disminuían la violencia al conducir, ya que, pocos se atreverían a decirles algo a ellas que fuera agresivo. En teoría así podía ser, pero en la realidad, es bien sabido que los automovilistas hombres no se detienen ni se inhiben para denigrar a las mujeres conductoras cuando cometen alguna falta vial, pues constantemente en la vía pública se les llena de improperios y ofensas, por ejemplo, “Ah, tenía que ser mujer al volante”. Sin embargo, dicha cuestión iba en ambos sentidos.

Como se dijo, en esa nota también se hacían referencias positivas sobre cuestiones consideradas femeninas a la hora de conducir, reafirmando sentidos como el de responsabilidad y habilidad para que no las acusaran de ser irresponsables o peligrosas tras el volante. Pero sin duda, otra de las

cuestiones consideradas frecuentemente en torno a lo femenino era lo estilístico, ligado a la sensualidad y la elegancia, como lo expresado en la imagen que se muestra a continuación, dibujo ilustrativo que acompañó a esa nota periodística de finales de julio de 1960, donde se hacían algunas consideraciones corporales específicas para las conductoras:



Imagen 2. Se muestran los señalamientos “apropiados” de cómo una señorita debía abordar un vehículo para conducirlo de forma adecuada, haciendo énfasis constante en los posicionamientos de las piernas, para no ensuciarse o mostrar partes de su cuerpo por accidente. En: “La señora al volante”, *La Voz de Michoacán*, Morelia, 24 de julio de 1960, p. 12.

En dicha imagen se apreciaba que las gesticulaciones de las piernas estaban pensadas para representar el sentido corporal de la mujer ligada a su sexualidad, como algo que había que controlar y vigilar bajo los cánones del correcto comportamiento femenino. Por lo tanto, se les aconsejaba que entraran a los vehículos de forma tal que su espalda fuera lo primero en entrar, para nunca dar vista de su parte trasera, cuidando no mostrar sus “atributos”. Igualmente, se debía hacer con las piernas “siempre juntas” para no “mostrar por accidente algo que no debe mostrarse”, y abordar el vehículo sin separar las piernas hasta estar ya dentro y con la puerta cerrada. Entonces, la operación de abordar un vehículo se constituía de tres pasos para una mujer “correcta”. Así, la figura de la sexualidad femenina por un lado reafirmaba su sentido de seducción y elegancia, como herramienta y como signo, pero también cuidaba comportamientos correctos sobre las representaciones de las mujeres en torno a los autos, de no descuidar y controlar esa misma capacidad y significado de sensualidad, como una práctica para las “señoritas conductoras educadas.”¹⁹

¹⁹ “La señora al volante”, *La Voz de Michoacán*, Morelia, 24 de julio de 1960, p. 12.

En lo circulado por la prensa eran sumamente frecuentes esas representaciones de las mujeres. A decir verdad, otras cuestiones interesantes resaltaban en la misma nota, por ejemplo, la dificultad de “estacionarse” por parte de las conductoras, lo cual fue reconocido por quién redactaba el artículo, invitando a las féminas a manejar vehículos “pequeños” capaces de ser estacionados de forma fácil, sin peligro y sin preocupaciones, o bien, vehículos “grandes” para que las “mujeres de familia” se “hicieran respetar”, convirtiendo a los autos también en signos familiares, pero no solo paternos, también maternos, ligados al auto como una habitación, con espacios para cambiar pañales, transportar a la familia y realizar todas las actividades cotidianas.²⁰

Otro ejemplo más puede ser mencionado sobre esas concepciones ligadas a lo sexual que tenían los vehículos, y apareció en una nota periodística de 1987, bajo el título “De la gluteofobia líbranos señor.”²¹ Se hacía una crítica a la fobia que se expresaba por los constantes anuncios publicitarios para la venta de vehículos, en los cuales se mostraba a jóvenes mujeres exponiendo “sugestivamente” sus glúteos y otros atributos corporales con el único afán de vender. Esto debido a que precisamente existía (y existe) la crítica a la asociación de signos de la mujer con lo mecánico, como medio de convertir a las propias mujeres en símbolos publicitarios. Si bien en esa nota se reconocía que las jóvenes eran mostradas como signos referenciales de la sexualidad y del deseo, en los vehículos también se argumentaba que no era en tono despectivo u ofensivo, ya que era más bien “para exaltar la propia sensualidad de las conductoras” y “animar a más chicas a manejar”. Empero, la publicidad era siempre ambigua en ese sentido, mostrando sin duda ambas representaciones, la negativa y la positiva, de empoderar a las mujeres por medio de los autos, pero sin duda, también objetivándolas como signos publicitarios, ligadas frecuentemente a un producto atractivo y comercial enfocado al público varón.

Por otro lado, un ejemplo representativo eran los lazos que se formaban entre humanos y máquinas en la propia designación de los vehículos como referentes de las actividades cotidianas. En concreto, nos referimos a una nota periodística que apareció en agosto de 1981 titulada “A lo que hemos

²⁰ “La señora al volante”, *La Voz de Michoacán*, Morelia, 24 de julio de 1960, p. 12.

²¹ “De la gluteofobia líbranos señor”, *La Voz de Michoacán*, Morelia, 7 de febrero de 1987, p. 15.

llegado.”²² En ella se hacía referencia, en tono de burla y crítica, a la dependencia fuertemente marcada que algunos sujetos tenían respecto de sus máquinas, ya que las utilizaban para todas sus actividades cotidianas, e inclusive, llegaban a formar lazos con sus vehículos en forma tan dependiente o tan estrecha que se volvían indispensables para ellos. Específicamente, la imagen que aparecía en la nota era una caricatura que mostraba a una joven mujer que se estaba casando pero lo hacía a bordo de su automóvil, con una clara referencia a que iba con él a todos lados, y lo usaba para todo. De forma implícita, se extendía la idea de las mujeres conductoras como algo cotidiano, empoderándolas en el sentido de la libertad que los vehículos les proveían al ser capaces de moverse por sí mismas a todos lados. Es interesante mencionar que en la imagen el marido se mostraba en una clara señal de descontento, como una forma de expresar su resistencia a que su esposa utilizara el aparato para todo, y posiblemente, a que tuviera tanta “libertad”.



Imagen 3. Caricatura que expresaba la relación entre los seres humanos y las máquinas, en un tono de burla en cuanto a la dependencia de la tecnología, ya que en ella la novia se casaba, pero sin dejar su vehículo, en un claro signo de la expresión de libertad que los vehículos les proporcionaban a sus conductoras. En: “A lo que hemos llegado”, *La Voz de Michoacán*, Morelia, 08 de agosto de 1981, p. 14.

Notas constantes aparecían en los diarios morelianos que buscaban exaltar a los dueños de vehículos, específicamente en las cuestiones de sexualidad, y existió una sección desde la década de 1960 hasta principios

²² “A lo que hemos llegado”, *La Voz de Michoacán*, Morelia, 08 de agosto de 1981, p. 14.

de 1990 en el periódico *La Voz de Michoacán*, uno de los más representativos para los morelianos, que se llamaba “Onda joven”. En dicha sección constantemente se comentaban, a manera de publicidad y de auto publicidad (ya que podía ser pagado por los mismos jóvenes), las vidas de diversos morelianos en actividades “populares”, como la vida nocturna, que servía como medio de jerarquización y muestras de esos símbolos de estatus y distinción. Destacando que muchos de ellos mencionaban frecuentemente a sus vehículos como signo de esa capacidad de cortejo ligada a las máquinas.

Un ejemplo de ello fue la nota que apareció en julio 1960 titulada “el fin de los Don Juanes”, como una alusión directa de que el tiempo del cortejo con base en la habilidad verbal, o de cualquier otro tipo, como los atributos meramente físicos, había sido desplazado y reemplazado por el cortejo con base en la ostentabilidad de lo material, ya que a partir de ese momento se “necesitaba un coche para conseguir a las chicas, ya que el tener dinero y el ser galante, no basta únicamente.”²³ Con alusiones como esas, nuevamente se mostraba que varias de las representaciones femeninas, pero construidas desde lo masculino, ligadas a los vehículos de motor, iban fuertemente relacionadas al galanteo, la sensualidad y el cortejo.

Por otro lado, podría mencionarse una cuestión más de esas representaciones ligadas a lo sexual y a las cuestiones corporales en los automóviles, que va de la mano con la propia estética de los vehículos en cuanto sus diseños con base en curvas femeninas o tosquedad masculina, y era la cuestión de los colores. El color está cargado de alusiones y significados, siendo en sí mismos significantes que evocan sentidos y, cada color tiene su significado relacionado al gusto o a la ocasión. Por ejemplo, el color rojo era constantemente entendido como un signo de pasión, un color “caliente”; el azul uno “frio”, marcador de distancias; y, el negro un color “solemne” ligado a lo elegante. En fin, el color es funcional y enlazado con los significados dados a los mismos, pero para actuarse en diversas ocasiones.²⁴ Por lo tanto, el usar un color u otro en un vehículo cargaba un significado concreto, un negro podía simbolizar la transmisión del sentido de elegancia y distinción social, un amarillo el de la diversión, o un rojo el de la intencionalidad de marcar signos de seducción, pasión y deseo.

²³ “El fin de los Don Juanes”, *La Voz de Michoacán*, Morelia, 3 de julio de 1960, p. 6.

²⁴ BAUDRILLARD, Jean, *El sistema de los objetos*, Madrid, Siglo XXI, 2010, pp. 31-38.

Dichas cuestiones circularon por todo el siglo *xx* en Morelia y fuera de ella, al menos desde la década de 1940, en que los vehículos privados eran a colores (anteriormente todos eran prácticamente negros y grises, por su base metálica). De la misma forma, es importante considerar el tamaño de los autos como una metáfora de la construcción de la masculinidad, como signos fálicos propiamente dichos en asociación referencial y nocional a la extensión fálica como signo masculino. Mientras más grande sea, más grande es el hombre, un signo sin duda muy trabajado en las formas estéticas de los vehículos a lo largo del siglo *xx*, e inclusive, hasta la actualidad.

Entonces, hasta este punto pudieron apreciarse algunas de las principales representaciones que circularon en la prensa moreliana de las décadas de 1960 y 1980. Estas mostraban constantemente nociones sobre lo femenino en la conducción de vehículos de motor, mostrando imágenes e ideas en cuanto a las formas correctas en que las mujeres debían abordar y manejar los aparatos, así como las conductas que debían tener para no salir de sus papeles de género, e inclusive, en cuanto a respetar factores estilísticos como el tipo de ropa que debían usar, o los utensilios (maquillaje) que debían llevar dentro de los aparatos para ser “señoritas correctas”. Pero las propias experiencias en torno a la práctica eran algo igualmente representativo, y para ello nos referiremos a un ejemplo un poco más extenso, a una conductora de taxi considerada como la primera mujer en esa profesión dentro de la ciudad.

LA PRIMERA TAXISTA DE MORELIA

La conducción de vehículos de motor resultó en un fenómeno masivo a escala internacional, ya que esos medios de movilidad transformaron al mundo tal y como lo conocemos hoy en día, pues se pasó del transporte sustentado en la sangre a uno que operaba bajo la gasolina y lo mecánico. Es por ello que debemos considerar que durante todo el siglo *xx* y bajo “la religión del automóvil”, millones de seres humanos anestesiados por la publicidad, creyeron encontrar en esos aparatos prestigio, libertad de movimiento, y sobre todo, poder social. Los autos se volvieron emblemas de modernidad y la capacidad de poder manejarlos se transformó en una especie de rito de iniciación en el cual los adolescentes de las sociedades

industriales y posindustriales se convertían en adultos.²⁵ Empero, por su aparente alto nivel de dificultad, al menos en su introducción como una novedad en los diversos escenarios sociales, la actividad era considerada fundamentalmente para varones, para convertirse en “hombres” al ser capaces de conducirlos. También fue visto como una importante fuente de empleo, por ejemplo, en el sector del transporte público. Pero poco a poco esa concepción fue cambiando para abrirse a públicos femeninos, que eran igualmente capaces de operarlos.

En este sentido, vale la pena mencionar el caso de la mujer que fue reconocida como la primera conductora de transporte público en Morelia, específicamente dentro del servicio de taxis. Es así como el 30 de agosto de 1983, apareció una nota en un periódico local bajo el título “Lo que hace la libertad femenina. Morelia cuenta con una linda taxista”,²⁶ como una muestra de sorpresa y asombro por parte de algunos medios al presenciar que una mujer se encargaba de realizar un trabajo como el de chofer de servicio público, ocupación que era considerada exclusiva para varones, y de hecho en un sentido casi totalizante. Concretamente se trataba de María del Carmen Guerrero Cedeño, de 23 años de edad, y se referían a ella como la “primera” conductora dentro de ese mundo tan competitivo, rudo, sucio y conflictivo. Esos eran los adjetivos usados por la prensa para describir al mundo de los conductores de transporte público, siempre en contacto con máquinas, aceite, y usando groserías en el tráfico, por lo tanto, era un entorno considerado sucio y agresivo para las mujeres.

La nota, sin mucha intención de ocultarlo, hacía referencia a lo poco femenina que la conductora lucía, argumentando: “la joven Carmen es la primera choferesa en la ciudad, con 23 años, pantalones de cuero y botas altas, sin mucho esmero en su peinado, con una gabardina, y muy poco preocupada de parecer femenina, portando lentes oscuros para el sol y fumando unos cigarros Marlboro dentro del vehículo.”²⁷ El asombro era notorio y era el tema central del reportaje, pues que una mujer realizara ese

²⁵ TOLEDO, Víctor M., *Ecología, Espiritualidad y Conocimiento. De la sociedad del riesgo a la sociedad sustentable*, México, Universidad Iberoamericana, 2003, pp. 41-46.

²⁶ “Lo que hace la libertad femenina. Morelia cuenta con una linda taxista”, *Diario de Morelia*, Morelia, 30 de agosto de 1983, p. 3.

²⁷ “Lo que hace la libertad femenina. Morelia cuenta con una linda taxista”, *Diario de Morelia*, Morelia, 30 de agosto de 1983, p. 3.

trabajo, fue una cuestión que llamó la atención en la pequeña y provincial ciudad de Morelia para 1983. Además, el hecho de que se especificara lo poco femenina que tenía que ser la conductora para poder realizar ese oficio, resultaba interesante, ya que al ser una actividad de hombres se tenía que emular serlo, al menos en algunas características consideradas de género, como en la vestimenta, la actitud y la poca preocupación por los aspectos estilísticos, mostrando actitudes más bien consideradas como viriles.

De la misma forma, se comentaba a profundidad los peligros que podía tener esa ocupación para una conductora, como el ser abordada por algún ebrio que la agrediera o que le faltaran el respeto, o bien ser el blanco de asaltos, por considerarse “más fácil”. Pero el reportero también admitía que otras mujeres “seguramente se sentirían más seguras de viajar con una mujer al volante”, para no ser ofendidas o acosadas de ninguna manera por los choferes varones. Cabe destacar que cuando apareció la nota, en la misma se detallaba que la conductora tenía apenas 15 días de haber iniciado con esa profesión.

En una entrevista realizada en 2013, la propia conductora expresaba que era oriunda de Morelia y con una familia de larga tradición en el sector de transporte público, ya que su abuelo era Rafael Cedeño, uno de los principales responsables de la creación del sistema de transporte público en la ciudad desde inicios de la década de 1940, así como de su expansión y organización bajo el sistema de cooperativas (como la Valladolid), y sus tíos y hermanos también participaron enérgicamente en la actividad durante prácticamente toda la segunda mitad del siglo xx. Es por ello que argumentaba que ese trabajo le “viene de sangre”, y que en realidad sí era una actividad un “tanto peligrosa, pero muy bonita, ya que me encantaba conducir”, y que el peligro que existía (y existe) no tiene que ver con que sea mujer, sino más bien con las condiciones del propio sistema de transportes de la ciudad o la inseguridad como un tema general. Cuando comenzó en 1983, lo hizo manejando el taxi de su hermano José (un Renault verde), debido a “que había pocas oportunidades para trabajar y de algún modo había que ganarse la vida”. Además, en sus años de inicio únicamente se negó en dos ocasiones a subir pasajeros, específicamente a grupos de hombres alcoholizados, por temor a como fueran a reaccionar al tener a

una mujer al volante, ya que podían negarse a pagar, ponerse agresivos o querer pasarse de listos.²⁸

El reportaje de 1983 también hacía referencia a la forma en la que manejaba “con un cigarro en una mano, con lentes oscuros, de manera veloz, pero con precaución y sin tenerle miedo a los insultos de los otros conductores o a los embotellamientos”. Como se dijo, todo emulando sentidos considerados en esos momentos ajenos a su género, como los insultos o la agresividad en conducir velozmente. Es por ello que se reafirmaba una y otra vez que ella “realizaba la actividad con una mano en el volante, y la otra en la palanca de velocidades, algo no común para las señoritas”. Esto podría considerarse como una muestra presumiblemente de que la imitación de rasgos y características masculinas y viriles, como el fumar mientras se conduce y el no usar artículos femeninos como los aretes y demás artículos estéticos, le daban una “validez” a la hora de formar parte del grupo de transportistas. La integraba, no siendo diferenciada por ser mujer, al menos en esos primeros momentos de la década de los ochenta.²⁹

Además, en la nota también se relataba el ejemplo concreto de una “dejada”, una ama de casa, quién le expresó su admiración, ya que para ella “las mujeres deben trabajar también en cualquier campo en el que puedan y no estar atadas únicamente a las actividades del hogar, ya que los tiempos son muy difíciles ahora y todos debemos aportar”. Ello hacía eco en lo mencionando sobre la confianza que existía para las mujeres que abordan taxis, ya que si una de ellas era la conductora era mucho más seguro. A diferencia de un conductor hombre y en momentos peligrosos como en la noche, “no se sabe si de verdad las van a llevar al destino que ellas querían o si las podrían atacar u ofender en algún modo.”³⁰

Es de destacar que a lo largo de los años y dentro de su actividad como taxista, Carmen Guerrero ocupó cargos dentro de organizaciones de

²⁸ Entrevista realizada por el autor Guillermo Fernando Rodríguez Herrejón, a la Sra. Carmen Guerrero Cedeño, de 53 años, considerada la primera mujer transportista en Morelia, Morelia, 08 de agosto de 2013. La misma fue parte de la Tesis de Maestría en Historia: RODRÍGUEZ HERREJÓN, Guillermo Fernando, *El automóvil y la movilización colectiva. Representaciones y prácticas en Morelia durante el siglo XX*, Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Facultad de Historia, 2014, pp. 76-79.

²⁹ “Lo que hace la libertad femenina. Morelia cuenta con una linda taxista”, *Diario de Morelia*, Morelia, 30 de agosto de 1983, p. 3.

³⁰ “Lo que hace la libertad femenina. Morelia cuenta con una linda taxista”, *Diario de Morelia*, Morelia, 30 de agosto de 1983, p. 3.

transporte público. Por ser la primera mujer en hacerlo atrajo la confianza de otras mujeres del sector que para 1993 se aglutinaron en la organización “Gertrudis Bocanegra. Unión de mujeres”, un sindicato de conductoras-taxistas con 26 integrantes. Específicamente, al ser considerada como la primera en hacerlo se transformó también en una especie de “gran personaje” dentro de la ciudad, o al menos así se le conocía en notas de prensa posteriores como una que apareció en octubre de 2009. Inclusive, se pensaba que gracias a ella se impulsó la apertura para el sector femenino en ese rudo y competitivo espacio laboral, al incitar a más y más mujeres a sumarse a esa actividad económica, viéndola como una especie de emblema fundacional, así como de liberación y empoderamiento femenino. Además, la propia conductora mencionaba que efectivamente a ella no le gustaba adornar el vehículo con maquillajes u otros utensilios típicos de las mujeres conductoras, como el color rosa, que de hecho las podía convertir en blancos fáciles al ser identificadas bajo esos colores. Pero si estaba muy consciente de “estar siempre presentable, ya que la higiene en el trabajo de manejar es muy importante al transmitir confianza para abordar, y un coche sucio es un coche al que nadie quiere subirse.”³¹

Sin embargo, la actividad que realizó durante tantos años no siempre fue reconocida por parte de las autoridades de transporte público de la ciudad, que por supuesto eran todos varones. Si bien, para que una mujer condujera un vehículo de motor particular a inicios de los años ochenta no se ocupaba más que la licencia, ser mayor de edad y aprobar un examen de conducción y de la vista, para que pudiera laborar en ese giro se necesitaba, además, de una concesión especial de transporte público, que se le negó a Carmen constantemente, por el simple hecho de ser mujer. Esto evidenció una situación de desigualdad e inequidad laboral, teniendo que trabajar a lo largo de décadas utilizando la concesión de su hermano, y lo mismo le ocurrió a prácticamente todas sus compañeras taxistas. Conseguir la suya fue realmente difícil, e inclusive, durante los años noventa acudió personalmente, por medio de una carta al presidente de la república mexicana Ernesto Zedillo, quién le respondió prometiéndole su intervención para que pudiera ocupar su concesión correspondiente y eliminar la

³¹ “La primera mujer taxista de Morelia”, *El Sol de Morelia*, Morelia, 04 de octubre de 2009, p. 12.

discriminación de género en el sector, promesa que nunca se llegó a cristalizar. Fue hasta el año 2000 en que el Lic. Ausencio Chávez llegó a la Oficialía Mayor de Gobierno de Michoacán y Ramiro Peña a la Dirección de Transporte Público, que ante varias protestas y plantones organizaos por el sindicato de mujeres taxistas, pudo obtener la concesión a su nombre como conductora de servicio público.³²

Además, la choferesa ha argumentado sobre la forma de conducir que ponderaba en la época en torno a las representaciones que se tenía sobre lo femenino, y que en buena medida se mantienen hasta ahora: “yo creo que las mujeres éramos bastante responsables, porque somos más precavidas, inclusive algunas manejan con miedo, pero eso las hace tener más cuidado y no ir tan rápido como muchos hombres que si lo hacen de forma irresponsable; aunque no estoy diciendo que fuésemos mejores en la actividad, solo que éramos igual de buenas que todos los compañeros.”³³ Ello nuevamente nos muestra que se formó una idea de representación un tanto negativa, pero muy circulante en el imaginario moreliano sobre las mujeres que conducían. Aunque claro, con una doble significación, ya que el grupo de féminas conductoras se percibían siempre a sí mismas como igualmente “responsables y cuidadosas que los varones”, lo que ayudaba a que se comenzarán a cambiar las representaciones “comunes” sobre las actividades de conducción femeninas. Otro elemento importante es que la nota periodística de 1983, finalizó haciendo alusión a que la conductora “no le rehúye al matrimonio, pero que no es algo que haya pensado aún para ese momento.”³⁴ Referente constante a las representaciones femeninas que circulaban con mayor fuerza en esa época, era la del papel de madre y esposa, y al salir de esos roles establecidos como algo “normal”, se cuestionaba muy marcadamente, e incluso, causaba asombro

En ese sentido, se podría considerar que las formas de representación para lo femenino en torno a la práctica de conducir ese tipo de vehículos de motor, era una cuestión fundamentalmente de estereotipos de género. Por ello se entiende una percepción simplificada de las cosas, pero que adquiere

³² “La primera mujer taxista de Morelia”, *El Sol de Morelia*, Morelia, 04 de octubre de 2009, p. 12.

³³ Entrevista realizada por el autor Guillermo Fernando Rodríguez Herrejón, a la Sra. Carmen Guerrero Cedeño, de 53 años, considerada la primera mujer transportista en Morelia. Morelia, 09 de agosto de 2013.

³⁴ “Lo que hace la libertad femenina. Morelia cuenta con una linda taxista”, *Diario de Morelia*, Morelia, 30 de agosto de 1983, p. 3.



Imagen 4. Se muestra a María del Carmen Guerrero Cedeño, quién es considerada como la primera mujer taxista de Morelia, que inició a laborar desde los 23 años de edad a mediados de agosto de 1983 y se mantiene activa hasta la fecha, ayudando a romper diversos estereotipos de género sobre las actividades laborales de las mujeres en la ciudad. Fotografía en: “La primera mujer taxista de Morelia”, *El Sol de Morelia*, Morelia, 04 de octubre de 2009, p. 12.

relevancia al ser circulada como una forma extensa de entender la realidad. Aunque los estereotipos dejen mucho que desear en su intento de exactitud como fieles imágenes de lo que son realmente los diversos grupos sociales, como los obreros, los migrantes o las mujeres en este caso, estos sí expresan los roles que los grupos desempeñan en la sociedad. Un ejemplo claro lo constituye el aprendizaje de papeles que tienen que hacer los niños y las niñas en sus hogares; las sociedades les asignan roles y ocupaciones muy diferentes que terminan por crear estereotipos de lo que son las actividades “correctas” y los rasgos de personalidad de cada uno.³⁵ Por supuesto, ello no quiere decir que esos estereotipos, como el pensar que conducir era una cosa de hombres, se correspondieran con la realidad; o que las diferencias corporales, sexuales y de género influyeran en las posibilidades de conducción vehicular o cualquier tipo de manipulación y destreza técnica o mecánica. Ya que como se ha visto, existían mujeres que frecuentemente resistían los roles estereotipados, y a partir de ello se comenzaron a combatir las representaciones negativas sobre esa práctica en específico.

³⁵ GONZÁLEZ GAVALDÓN, Blanca, “Los estereotipos como factor de socialización en el género”, *Revista Comunicar*, núm. 12, 1999, pp. 83-84.

Los estereotipos de género también han servido para perpetuar o justificar la desigualdad histórica en los roles laborales, sexuales, o en el acceso a los diversos esquemas de realidad. Estos se adquieren por un proceso de aprendizaje a través de la educación sexista y de la propia familia, pero también de las instituciones sociales que funcionan en cada contexto, como escuelas o centros de trabajo, así como en las diferentes circulaciones y medios culturales, como diarios, revistas y programas de televisión.³⁶ En ese sentido, durante la segunda mitad del siglo xx, si bien era aceptable que las mujeres condujeran vehículos de motor, existían imágenes estereotipadas sobre ellas realizando esa práctica, muy extendida para los varones, como el cuidar su imagen y su comportamiento para que no fuera agresivo. Específicamente en el sector laboral se tenía una especie de resistencia a que las mujeres entraran a operar vehículos de transporte público, por prejuicios tales como que no podrían lograrlo de forma eficiente. Sin embargo, gracias a los esfuerzos de mujeres trabajadoras se empezaron a construir y validar ese tipo de espacios laborales también para ellas, como se vio en el ejemplo de la primera taxista de Morelia.

La propia Carmen Guerrero finaliza el relato de su experiencia como la primera conductora de servicio público en la ciudad, comentándonos que hasta hoy en día continúa laborando en esa actividad que tanto le gusta y le apasiona, pero que pensándolo bien, y en retrospectiva, en realidad para una mujer “si era un poco peligroso el manejar en servicio público en sus inicios, e inclusive en la actualidad, ya que algunos borrachos pueden pasarse de listos y faltar al respeto, tratando de coquetear o evitar pagar, al tratar de ser graciosos, y eso es algo muy molesto e inclusive muy arriesgado, pero que ayudó a que se cambiaran las formas de pensar sobre los responsables que pueden ser las mujeres para manejar.”³⁷ Lo que nos deja claro es que la representación femenina en la conducción, al menos desde el sector público, es aun fuertemente marcada como algo “no común”, pero que efectivamente existe desde hace décadas.

³⁶ GONZÁLEZ GAVALDÓN, “Los estereotipos como factor de socialización en el género”, pp. 84-87.

³⁷ Entrevista realizada por el autor Rodríguez Guillermo Fernando Herrejón, a la Sra. Carmen Guerrero Cedeño, de 53 años, considerada la primera mujer transportista en Morelia. Morelia, 10 de agosto de 2013.

COMENTARIOS FINALES

Durante el último siglo los vehículos de motor se convirtieron en un mito sobre la sociedad contemporánea, entendidos como una representación colectiva que iba más allá de su función utilitaria. Se transformaron en emblemas de movilidad, urbanidad y modernidad, pero también en referentes de galanteo y medios laborales que buscaban frecuentemente imitar la sensualidad de los cuerpos humanos al expresarse en figuras y curvaturas que fueran “atractivas”. Un ejemplo de ello fue la obra de Aldous Huxley *Un mundo feliz* de 1932, que colocaba al propio Henry Ford como una figura fundacional de la nueva religión del mundo, fundamentada en lo cinético y moderno.³⁸ Por lo tanto, al ser objetos de culto y fetiches sobre la sociedad contemporánea, el ser capaz de conducir vehículos de motor se convirtió también en un elemento importante dentro de ella y en una especie de rito de transición para que los niños se convirtieran en hombres, por lo que las propias representaciones sobre la conducción se posicionaron como una actividad para varones, por el factor de su complejidad técnica. Sin embargo, las representaciones sobre y desde lo femenino también existían y circulaban de forma muy marcada, aunque muchas veces dentro de los propios roles de género que se encontraban en esas representaciones, y que eran construidos en escenarios masculinos.

Con el ejemplo de Morelia en diversos momentos de las décadas de 1960 y 1980, puede apreciarse que efectivamente durante la segunda mitad del siglo xx la representación sobre lo femenino también impregnó a los significados de los vehículos en el escenario local, y a las figuras de las propias mujeres que los conducían. Los automóviles se convirtieron en un significativo material que constantemente evocaba y asociaba significados sexuales, viriles y sensuales con base en metáforas corporales, para convertir así a los vehículos en muestras de masculinidad, por su tamaño y su asociación simbólica a la fuerza, a la libertad o signos fálicos, por su longitud. Al mismo tiempo, existían siempre vehículos que evocaban a las figuras femeninas con metáforas de curvas, de colores y de formas estéticas. Los

³⁸ KREIMER, Roxana, *La tiranía del automóvil. Los costos humanos del desarrollo tecnológico*, Buenos Aires, Anarres Edit., 2006, pp. 103-104.

vehículos se volvieron tanto objetos de deseo como de envidia, pero que tenían la capacidad de “atraer” al sexo opuesto, y constantemente existían múltiples anuncios haciendo referencia a ello, como uno muy característico de la época que decía: “compra el auto y llévate a la chica”,³⁹ volviéndolo un objeto sumamente suntuario de galanteo, que la juventud moreliana presumía constantemente en la prensa y buscaba poseer. Por supuesto, a lo largo del siglo xx los propios vehículos se caracterizaron como medios para reforzar esas representaciones, y como se dijo, un ejemplo concreto puede ser el observar con los carritos de juguete, ya que se adoptaron como los medios “correctos” para los niños, pero excluyendo a las niñas de usarlos, a manera de amoldar sus mentes con referentes en cuanto a la representación de que los vehículos no eran para ellas, sino para conquistarlas.⁴⁰

Entonces, las representaciones entendidas como imágenes y signos referenciales para designar a la realidad, marcaban las ideas de lo que debía ser lo femenino en cuanto a operar vehículos de motor, limitando sus actividades y marcando formas “correctas e incorrectas” de usarlos. Si bien, los ejemplos mostrados como las notas de prensa e imágenes no construían esas representaciones por sí mismas, eran sin duda importantes medios para su circulación extendida, y claro, para perpetuarlas. Como se vio, varios estereotipos de géneros jugaron un papel importante en la publicidad y notas de prensa sobre la conducción femenina en Morelia, al marcar sentidos sobre que las mujeres debían ser delicadas y respetuosas al operar esas máquinas, para nada agresivas, cuidando siempre su lenguaje, llevando siempre maquillaje para cuidar su aspecto estético y comportamiento, para ser “siempre lindas” y no salirse de sus roles marcados de delicadeza y sensualidad. Por lo que se reafirma que el objetivo de los estereotipos de género, es que parezca perfectamente “natural” que los hombres estén mejor dotados para determinados roles y las mujeres para otros, sin que ello se corresponda con la realidad.⁴¹

Sin embargo, a través del ejemplo de la primera mujer conductora de taxis en la ciudad, pudimos observar que varias formas de resistencia a esas

³⁹ “Compra el auto y llévate a la chica”, *La Voz de Michoacán*, Morelia, 10 julio de 1986, p. 8.

⁴⁰ JAULIN, Robert, *Juegos y juguetes. Ensayos de Etnotecnología*, pp. 11-20.

⁴¹ MARTÍN CASARES, Aurelia, *Antropología del género. Culturas, mitos y estereotipos sexuales*, España, Ediciones Cátedra y Universidad de Valencia, 2008, p. 52.

representaciones se comenzaron a gestar desde la década de 1980, ya que a pesar del “asombro” mostrado por algunos medios de la ciudad, respecto de una mujer laborando en una práctica ajena a su género, se comenzaron a romper, o al menos a contradecir, esas formas de estereotipos. Las nociones sobre la capacidad de conducción empezaron a modificarse para aceptar que efectivamente las mujeres son igual de capaces a la hora de operar vehículos de motor, ya que ni el sexo ni el género tiene que ver con la destreza técnica, y que efectivamente pueden laborar en ese sector si así lo deseaban, como se mostró con la creación del primer sindicato de conductoras de transporte público en 1993.

Para finalizar, debemos recordar que este trabajo, además de articular elementos desde un enfoque de género, pretendía ser un aporte de historia cultural para ayudar a potenciar la reflexión sobre las imágenes y estereotipos que circulaban sobre el sector de la conducción de vehículos de motor en un sentido femenino, vistos a manera de ejemplo en la ciudad de Morelia durante la segunda mitad del siglo XX, y que ayudaron a moldear la realidad de la práctica hasta la actualidad, ya que en muchos sentidos se mantienen varias de esas formas de pensar. Por supuesto, resulta claro que es necesario realizar más investigaciones que tengan que ver con la temática, y esperamos que el presente texto pueda servir, al menos, como una provocación para ello.

BIBLIOGRAFÍA

- BAUDRILLARD, Jean, *El sistema de los objetos*, Madrid, Siglo XXI, 2010.
- BURKE, Peter, *¿Qué es la historia cultural?*, Barcelona, Paidós, 2006.
- BUTLER, Judith, “Actos performativos y constitución de género: un ensayo sobre fenomenología y teoría feminista”, en CASE, Sue-Ellen (coordinadora), *Realización de los feminismos: teoría crítica feminista y teatro*, Estados Unidos, Universidad John Hopkins Press, 1990, pp. 296-314.
- CHARTIER, Roger, *El mundo como representación. Estudios sobre historia cultural*, Barcelona, Gedisa, 2005.
- FOUCAULT, Michel, *Historia de la sexualidad. La voluntad del saber*, México, Siglo XXI, 2003.
- FOUCAULT, Michel, *Microfísica del poder*, Madrid, La Piqueta edit., 1992.

- FOUCAULT, Michel, *Tecnologías del yo y otros escritos afines*, Barcelona, Paidós, 1990.
- GONZÁLEZ GAVALDÓN, Blanca, “Los estereotipos como factor de socialización en el género”, *Revista Comunicar*, núm. 12, 1999, pp. 79-88.
- GUCCI, Guillermo, *La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética*, Argentina, Universidad Nacional de Quilmes, 2007.
- HALL, Edward T., “Comunicación no verbal: perspectivas básicas”, en Mark L KNAPP, (coordinador), *La comunicación no verbal. El cuerpo y el entorno*, Barcelona, Paidós, 1982.
- JAILIN, Robert, *Juegos y juguetes. Ensayos de etnotecnología*, México, Siglo XXI, 1981.
- KILNE, Roland y Trevor PINCH, “Users as agents of technological change: the social construction of the American rural car”, *Technology and Culture*, vol. 37, 1996, pp. 763-795.
- KREIMER, Roxana, *La tiranía del automóvil. Los costos humanos del desarrollo tecnológico*, Buenos Aires, Anarres Edit., 2006.
- MARTÍN CASARES, Aurelia, *Antropología del género. Culturas, mitos y estereotipos sexuales*, España, Ediciones Cátedra y Universidad de Valencia, 2008.
- PRIETO, José, Ricardo BLASCO y Gerardo LÓPEZ M., “El discreto encanto de ser masculino”, *Papeles de Psicólogo*, vol. 29, núm. 2, pp. 229-241.
- RODRÍGUEZ HERREJÓN, Guillermo Fernando, *La introducción del automóvil a Morelia. Análisis sociotécnico*, Morelia, H. Ayuntamiento de Morelia, Archivo General Histórico y Museo de la Ciudad de Morelia, 2013.
- TOLEDO, Víctor M., *Ecología, Espiritualidad y Conocimiento. De la sociedad del riesgo a la sociedad sustentable*, México, Universidad Iberoamericana, 2003.
- WILLIAMS, Rosalind, “The political and feminist dimensions of technological determinism”, en Merrit ROE SMITH y Leo MARX, *Does Technology drives history? The dilemma of technological determinism*, Cambridge, The MIT press, 1998, pp. 217-236.

Fecha de recepción: 20 de julio de 2019

Fecha de aceptación: 24 de febrero de 2020

