



INSTITUTO MEXICANO DEL TRANSPORTE

Mercado laboral de los conductores de transporte y de maquinaria móvil: un enfoque de género

Gabriela Cruz González
Salvador Hernández García
Guillermo Alvarado Hernández
José Antonio Arroyo Osorno

Publicación Técnica No. 688
San Fandila, Qro.
2022

ISSN 0188-7297

Esta investigación fue realizada en la Coordinación Estudios Económicos y Sociales del Transporte del Instituto Mexicano del Transporte, por la Dra. Gabriela Cruz González, el M. en I. Salvador Hernández García, M. en E. Guillermo Alvarado Hernández y el M. en I. José Antonio Arroyo Osorno.

Esta investigación es el producto final del proyecto de investigación interna OI-04/21: Dinámica del mercado laboral de los conductores de transporte y de maquinaria móvil: un enfoque de género.

Contenido

	Página
Índice de figuras.....	v
Índice de tablas.....	xi
Sinopsis.....	xiii
Abstract.....	xv
Resumen Ejecutivo	xvii
Introducción.....	1
1 Mercado laboral con perspectiva de género	5
2 Descripción del grupo 83: Conductores de transporte y de maquinaria móvil	17
3 Panorama laboral de los Conductores de transporte y maquinaria móvil por grupo unitario, 2010 vs 2018.....	33
Conclusiones.....	89
Bibliografía	91

Índice de figuras

Figura 2.1	Porcentaje de la población ocupada por subgrupo del grupo 83: Conductores de transporte y maquinaria móvil, total nacional, 2010	22
Figura 2.2	Porcentaje de la población ocupada del grupo 83: Conductores de transporte y maquinaria móvil, por sexo, total nacional, 2010	23
Figura 2.3	Porcentaje de educación formal del grupo 83: Conductores de transporte y maquinaria móvil, por sexo, total nacional, 2010	24
Figura 2.4	Porcentaje de población ocupada del grupo 83: Conductores de transporte y maquinaria móvil, por sexo, por entidad federativa, 2010	25
Figura 2.5	Porcentaje de las horas laboradas de la población ocupada en el grupo 83: Conductores de transporte y maquinaria móvil, por sexo, 2010	26
Figura 2.6	Porcentaje de la población ocupada por subgrupo del grupo 83: Conductores de transporte y maquinaria móvil, total nacional, 2018	27
Figura 2.7	Porcentaje de la población ocupada del grupo 83: Conductores de transporte y maquinaria móvil, por sexo, total nacional, 2018	28
Figura 2.8	Porcentaje de educación formal del grupo 83: Conductores de transporte y maquinaria móvil, por sexo, total nacional, 2018	29
Figura 2.9	Porcentaje de población ocupada del grupo 83: Conductores de transporte y maquinaria móvil, por sexo, por entidad federativa, 2018	30
Figura 2.10	Porcentaje de las horas laboradas de la población ocupada en el grupo 83: Conductores de transporte y maquinaria móvil, por sexo, 2018	31

Figura 3.1	Porcentaje de los trabajadores del grupo 8301: Supervisores de conductores de transporte y de maquinaria móvil, por sexo, por entidad federativa, 2010	34
Figura 3.2	Porcentaje de ingreso mensual de los trabajadores del grupo 8301: Supervisores de conductores de transporte y de maquinaria móvil, por sexo, 2010	35
Figura 3.3	Porcentaje del nivel de escolaridad de los trabajadores del grupo 8301: Supervisores de conductores de transporte y de maquinaria móvil, por sexo, 2010	35
Figura 3.4	Porcentaje de los trabajadores hombres del grupo 8324: Conductores de pequeñas embarcaciones, 2010	38
Figura 3.5	Porcentaje de ingreso mensual de los trabajadores hombres de grupo 8324: Conductores de pequeñas embarcaciones, 2010	39
Figura 3.6	Porcentaje del nivel de escolaridad de los trabajadores hombres del grupo 8324: Conductores de pequeñas embarcaciones, 2010	39
Figura 3.7	Porcentaje de los trabajadores hombres del grupo 8331: Conductores de transporte en vías férreas, por entidad federativa, 2010	40
Figura 3.8	Porcentaje de ingreso mensual de los trabajadores del grupo 8331: Conductores de transporte en vías férreas, 2010	41
Figura 3.9	Porcentaje de los trabajadores del grupo 8341: Conductores de camiones, camionetas y automóviles de carga, por sexo, por entidad federativa, 2010	43
Figura 3.10	Porcentaje de ingreso mensual de los trabajadores del grupo 8341: Conductores de camiones, camionetas y automóviles de carga, por sexo, 2010	44
Figura 3.11	Porcentaje del nivel de escolaridad de los trabajadores del grupo 8341: Conductores de camiones, camionetas y automóviles de carga, por sexo, 2010	45
Figura 3.12	Porcentaje de los trabajadores del grupo 8342: Conductores de autobuses, camiones, camionetas, taxis y automóviles de pasajeros, por sexo, por entidad federativa, 2010	47

Figura 3.13	Porcentaje de ingreso mensual de los trabajadores del grupo 8342: Conductores de autobuses, camiones, camionetas, taxis y automóviles de pasajeros, por sexo, 2010	48
Figura 3.14	Porcentaje del nivel de escolaridad de los trabajadores del grupo 8342: Conductores de autobuses, camiones, camionetas, taxis y automóviles de pasajeros, por sexo, 2010	48
Figura 3.15	Porcentaje de los trabajadores del grupo 8343: Choferes en casas particulares, por entidad federativa, 2010	49
Figura 3.16	Porcentaje de ingreso mensual de los trabajadores del grupo 8343: Choferes en casas particulares, por entidad federativa, 2010	50
Figura 3.17	Porcentaje del nivel de escolaridad de los trabajadores del grupo 8343: Choferes en casas particulares, por entidad federativa, 2010	51
Figura 3.18	Porcentaje de los trabajadores del grupo 8344: Conductores de motocicleta, por sexo, por entidad federativa, 2010	52
Figura 3.19	Porcentaje de ingreso mensual de los trabajadores del grupo 8344: Conductores de motocicleta, por sexo, por entidad federativa, 2010	53
Figura 3.20	Porcentaje del nivel de escolaridad de los trabajadores del grupo 8344: Conductores de motocicleta, por sexo, por entidad federativa, 2010	54
Figura 3.21	Porcentaje de ingreso mensual de los trabajadores del grupo 8351: Conductores de maquinaria móvil para la construcción y minería, por sexo, 2010	55
Figura 3.22	Porcentaje de los trabajadores del grupo 8351: Conductores de maquinaria móvil para la construcción y minería, por sexo, por entidad federativa, 2010	56
Figura 3.23	Porcentaje del nivel de escolaridad de los trabajadores del grupo 8351: Conductores de maquinaria móvil para la construcción y minería, por sexo, 2010	57
Figura 3.24	Porcentaje de ingreso mensual de los trabajadores del grupo 8352: Conductores de maquinaria móvil para el movimiento de mercancías en fábricas, puertos, comercio, etcétera, por sexo, 2010	58

Figura 3.25	Porcentaje de los trabajadores del grupo 8352: Conductores de maquinaria móvil para el movimiento de mercancías en fábricas, puertos, comercio, etcétera, por sexo, por entidad federativa, 2010	59
Figura 3.26	Porcentaje de nivel de escolaridad de los trabajadores del grupo 8352: Conductores de maquinaria móvil para el movimiento de mercancías en fábricas, puertos, comercio, etcétera, por sexo, 2010	60
Figura 3.27	Porcentaje de ingreso mensual de los trabajadores del grupo 8301: Supervisores de conductores de transporte y de maquinaria móvil, por sexo, 2018	63
Figura 3.28	Porcentaje del nivel de escolaridad de los trabajadores del grupo 8301: Supervisores de conductores de transporte y de maquinaria móvil, por sexo, 2018	62
Figura 3.29	Porcentaje de los trabajadores del grupo 8301: Supervisores de conductores de transporte y de maquinaria móvil, por sexo, por entidad federativa, 2018	63
Figura 3.30	Porcentaje de ingreso mensual de los trabajadores del grupo 8321: Capitanes y conductores de transporte marítimo, por género, 2018	65
Figura 3.31	Porcentaje del nivel de escolaridad de los trabajadores del grupo 8321: Capitanes y conductores de transporte marítimo, por género, 2018	65
Figura 3.32	Porcentaje de ingreso mensual de los trabajadores del grupo 8324: Conductores de pequeñas embarcaciones, por género, 2018	67
Figura 3.33	Porcentaje del nivel de escolaridad de los trabajadores del grupo 8324: Conductores de pequeñas embarcaciones, por género, 2018	67
Figura 3.34	Porcentaje de los trabajadores del grupo 8341: Conductores de camiones, camionetas y automóviles de carga, por sexo, por entidad federativa, 2018	69
Figura 3.35	Porcentaje de ingreso mensual de los trabajadores del grupo 8341: Conductores de camiones, camionetas y automóviles de carga, por sexo, 2018	70

Figura 3.36	Porcentaje del nivel de escolaridad de los trabajadores del grupo 8341: Conductores de camiones, camionetas y automóviles de carga, por sexo, 2018	71
Figura 3.37	Porcentaje de ingreso mensual de los trabajadores del grupo 8342: Conductores de autobuses, camiones, camionetas, taxis y automóviles del pasajeros, por sexo, 2018	72
Figura 3.38	Porcentaje de los trabajadores del grupo 8342: Conductores de autobuses, camiones, camionetas, taxis y automóviles del pasajeros, por sexo, por entidad federativa, 2018	73
Figura 3.39	Porcentaje del nivel de escolaridad de los trabajadores del grupo 8342: Conductores de autobuses, camiones, camionetas, taxis y automóviles del pasajeros, por sexo, 2018	74
Figura 3.40	Porcentaje de los trabajadores del grupo 8343: Choferes en casas particulares, por sexo, por entidad federativa, 2018	76
Figura 3.41	Porcentaje de ingreso mensual de los trabajadores del grupo 8343: Choferes en casas particulares, por sexo, 2018	77
Figura 3.42	Porcentaje del nivel de escolaridad de los trabajadores del grupo 8343: Choferes en casas particulares, por sexo, 2018	78
Figura 3.43	Porcentaje de ingreso mensual de los trabajadores del grupo 8344: Conductores en motocicleta, por sexo, 2018	79
Figura 3.44	Porcentaje de los trabajadores del grupo 8344: Conductores en motocicleta, por sexo, por entidad federativa, 2018	80
Figura 3.45	Porcentaje del nivel de escolaridad de los trabajadores del grupo 8344: Conductores en motocicleta, por sexo, 2018	81
Figura 3.46	Porcentaje de ingreso mensual de los trabajadores del grupo 8351: Conductores de maquinaria móvil para la construcción y minería, por sexo, 2018	82
Figura 3.47	Porcentaje del nivel de escolaridad de los trabajadores del grupo 8351: Conductores de maquinaria móvil para la construcción y minería, por sexo, 2018	83
Figura 3.48	Porcentaje de los trabajadores del grupo 8351: Conductores de maquinaria móvil para la construcción y minería, por sexo, por entidad federativa, 2018	84

Figura 3.49	Porcentaje de ingreso mensual de los trabajadores del grupo 8352: Conductores de maquinaria móvil para el movimiento de mercancías en fábricas, puertos, comercio, etcétera, por sexo, 2020	85
Figura 3.50	Porcentaje del nivel de escolaridad de los trabajadores del grupo 8352: Conductores de maquinaria móvil para el movimiento de mercancías en fábricas, puertos, comercio, etcétera, por sexo, 2020	86
Figura 3.51	Porcentaje de los trabajadores del grupo 8352: Conductores de maquinaria móvil para el movimiento de mercancías en fábricas, puertos, comercio, etcétera, por sexo, por entidad federativa, 2020	87

Índice de tablas

Tabla 2.1	Grupo 83: Conductores de transporte y de maquinaria móvil	19
-----------	---	----

Sinopsis

El propósito de este trabajo es analizar la dinámica y la estructura del mercado laboral de transporte en México con una perspectiva de género, así como el impacto del crecimiento económico sobre la demanda de trabajo por categorías del grupo 83: “Conductores de transporte y de maquinaria móvil” de acuerdo con la Clasificación Única de Ocupaciones (CUO) del sector laboral mexicano por entidad federativa, haciendo uso de microdatos de la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH) 2010 y 2018.

Se presenta un análisis de la participación de la mujer en el grupo 83, comparando diversas variables con su contraparte masculina como son: nivel de escolaridad, horas trabajadas, ingresos y posición de la ocupación por entidad federativa y por grupo unitario.

Abstract

The purpose of this paper is to analyze the dynamics and structure of the transportation labor market in Mexico from a gender perspective, as well as the impact of economic growth on labor demand by categories of group 83: “Transport and mobile machinery operators” according to the *Clasificación única de ocupaciones* (CUO) of the Mexican labor sector by state, using microdata from the *Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares* (ENIGH) 2010 and 2018.

An analysis of the participation of women in group 83 is presented comparing various variables with their male counterparts, such as level of schooling, hours worked, income and position of the occupation by state and by unitary group.

Resumen ejecutivo

El Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2019-2024 está estructurado por tres ejes generales agrupados en tres temáticas: 1) Justicia y Estado de derecho, 2) Bienestar y 3) Desarrollo económico. Asimismo, se detectaron tres temas comunes a los problemas públicos que fueron identificados y se definieron tres ejes transversales: 1) Igualdad de género, no discriminación e inclusión; 2) Combate a la corrupción y mejora de la gestión pública; 3) Territorio y desarrollo sostenible. “Estos tres ejes se refieren a las características que agudizan los problemas a los que se enfrenta México y cuya atención deberá estar presente en todo el proceso que siguen las políticas públicas, es decir, desde su diseño hasta su implementación en el territorio por el Gobierno de México¹”.

Respecto al primer eje transversal: Igualdad de género, no discriminación e inclusión, el PND “parte de un diagnóstico general donde se reconocen las desigualdades que existen por motivos de sexo, género, origen étnico, edad, condición de discapacidad y condición social o económica, así como las desigualdades territoriales. La eliminación o reducción de las mismas requiere de un proceso articulado en la planeación, el diseño, la implementación, el monitoreo y la evaluación de las políticas, programas y acciones de todos los sectores, ámbitos y territorios, con perspectiva de género, no discriminación, de ciclo de vida, de interculturalidad y de desarrollo territorial. Todo lo anterior, sin dejar a nadie atrás²”.

En cuanto a los ejes generales, el Objetivo 2.11 del *eje 2: Bienestar*, trata sobre “Promover y garantizar el acceso a un trabajo digno, con seguridad social y sin ningún tipo de discriminación, a través de la capacitación en el trabajo, el diálogo social, la política de recuperación de salarios y el cumplimiento de la normatividad laboral, con énfasis en la población en situación de vulnerabilidad³”.

El Objetivo 3.2 del *eje 3: Desarrollo económico*, trata sobre “Propiciar un ambiente que incentive la formalidad y la creación de empleos y que permita mejorar las condiciones laborales para las personas trabajadoras⁴”.

¹ Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, p. 28

² *Ibidem.*, p. 34

³ *Ibidem.*, p. 125

⁴ *Ibidem.*, p. 144

Por su parte, el Plan Sectorial de Comunicaciones y Transportes (PSCT) 2020-2024, acorde con el *Apartado III: Economía* del PND 2019-2024, dentro del rubro denominado “Impulsar la reactivación económica, el mercado interno y el empleo”, señala que el sector público fomentará la creación de empleos, mediante programas sectoriales, proyectos regionales y obras de infraestructura. Es en este sentido que va encaminada la presente investigación: realizar un análisis estadístico de las diferencias salariales y grado de participación de la mujer en el mercado laboral de los “*Conductores de transporte y de maquinaria móvil*”.

En 2019 la participación de las mujeres en la fuerza laboral fue inferior a la de los hombres, en ese sentido, reducir la brecha de género en la participación laboral a través de reducir las barreras que enfrentan las mujeres para su participación, puede representar ganancias muy significativas en términos del Producto Interno Bruto (PIB) y del ingreso de los hogares.

De acuerdo con los Censos Económicos 2019 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), a nivel nacional, las personas ocupadas en México son del 56.1 % hombres y 43.9 % mujeres. El 96.9 % del personal ocupado se concentró en tres sectores: Manufacturas, Comercio y Servicios. En el sector manufacturero el 62.7 % de los trabajadores son hombres y el 37.3 % son mujeres; en el sector servicios el 54.6 % de los trabajadores son hombres y el 45.4 % son mujeres y en el sector comercio el 51.5 % de los que ahí labora son hombres y el 48.5 % son mujeres.

Por otra parte, en el sector privado y paraestatal, la principal actividad económica con mayor personal masculino fue minería y construcción, ambas con 87.1 %, mientras que el sector con mayor personal femenino fue el de servicios educativos con el 63.2 %. De acuerdo con los Censos Económicos 2019, para el caso del sector “Transportes, correos y almacenamiento” la participación femenina en 2018 fue de 17.9 %.

Por su parte, Maurizio, R. (2010), hace un análisis del enfoque de género en las instituciones laborales en América Latina y señala en su trabajo la importancia de incorporar el enfoque de género en las políticas del mercado de trabajo, señala que la necesidad de esta incorporación reside en: “1) el trabajo, especialmente el trabajo decente, es la vía principal de reducción de la pobreza y de aumento en el bienestar, como así también de autonomía de los individuos, especialmente de las mujeres; 2) las mujeres enfrentan condiciones laborales con mayor desventaja que los hombres que se expresan tanto a través del lado de la oferta (dificultades para combinar el trabajo remunerado con las responsabilidades familiares) como del lado de la demanda (fenómenos de segregación y discriminación) y 3) cada vez más, las

mujeres son proveedoras únicas o principales de ingresos en un considerable número de hogares⁵.

La Organización Internacional del Trabajo (OIT), en su informe sobre la política de transporte 2013, señala que *es difícil obtener estadísticas detalladas y precisas sobre el empleo femenino en el sector transporte, especialmente en el caso de las modalidades de transporte específicas* (Turnbull, et al; 2013), de ahí lo novedoso de esta investigación, cuyo objetivo es analizar la participación de la mujer en el grupo 83 de la CUO: “Conductores de transporte y de maquinaria móvil”, comparando diversas variables con su contraparte masculina como son: nivel de escolaridad, prestaciones, horas trabajadas, edad e ingresos, por entidad federativa.

Para el caso particular de los “Conductores de transporte y de maquinaria móvil”, para el año 1996, el 98.83 % de los trabajadores eran hombres y las mujeres solo participaban en tres de los catorce grupos unitarios que componen ese grupo. Para el año 2014, se incrementó la participación de la mujer en este grupo al pasar de 1.17 % a 18.16 % de los trabajadores, ocupándose en diez de los catorce grupos unitarios que comprende ese sector. Aunque el porcentaje es menor que un 20 %, el incremento de la participación laboral femenina en este sector laboral fue notable en esos casi 20 años.

Así pues, el propósito de este trabajo es analizar la dinámica y la estructura del mercado laboral de transporte en México con una perspectiva de género, por categorías del grupo 83: Conductores de transporte y de maquinaria móvil de acuerdo con la Clasificación Única de Ocupaciones del sector laboral mexicano por entidad federativa, haciendo uso de los microdatos de la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH) 2010 y 2018.

⁵ Maurizio, R. (2010), Enfoque de género en las instituciones laborales y las políticas del mercado de trabajo en América Latina, Serie Macroeconomía del desarrollo, 104, Santiago de Chile, junio de 2010.

Introducción

El Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2019-2024 está estructurado por tres ejes generales agrupados en tres temáticas: 1) Justicia y Estado de derecho, 2) Bienestar y 3) Desarrollo económico. Asimismo, se detectaron tres temas comunes a los problemas públicos que fueron identificados y se definieron tres ejes transversales: 1) Igualdad de género, no discriminación e inclusión; 2) Combate a la corrupción y mejora de la gestión pública; 3) Territorio y desarrollo sostenible. “Estos tres ejes se refieren a las características que agudizan los problemas a los que se enfrenta México y cuya atención deberá estar presente en todo el proceso que siguen las políticas públicas, es decir, desde su diseño hasta su implementación en el territorio por el Gobierno de México⁶”.

Respecto al primer eje transversal: Igualdad de género, no discriminación e inclusión, el PND “parte de un diagnóstico general donde se reconocen las desigualdades que existen por motivos de sexo, género, origen étnico, edad, condición de discapacidad y condición social o económica, así como las desigualdades territoriales. La eliminación o reducción de las mismas requiere de un proceso articulado en la planeación, el diseño, la implementación, el monitoreo y la evaluación de las políticas, programas y acciones de todos los sectores, ámbitos y territorios, con perspectiva de género, no discriminación, de ciclo de vida, de interculturalidad y de desarrollo territorial. Todo lo anterior, sin dejar a nadie atrás⁷”.

En cuanto a los ejes generales, el Objetivo 2.11 del *eje 2: Bienestar*, trata sobre “Promover y garantizar el acceso a un trabajo digno, con seguridad social y sin ningún tipo de discriminación, a través de la capacitación en el trabajo, el diálogo social, la política de recuperación de salarios y el cumplimiento de la normatividad laboral, con énfasis en la población en situación de vulnerabilidad⁸”.

⁶ Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, p. 28

⁷ *Ibidem.*, p. 34

⁸ *Ibidem.*, p. 125

El Objetivo 3.2 del *eje 3: Desarrollo económico*, trata sobre “Propiciar un ambiente que incentive la formalidad y la creación de empleos y que permita mejorar las condiciones laborales para las personas trabajadoras⁹”.

Por su parte, el Plan Sectorial de Comunicaciones y Transportes (PSCT) 2020-2024, acorde con el *Apartado III: Economía* del PND 2019-2024, dentro del rubro denominado “Impulsar la reactivación económica, el mercado interno y el empleo”, señala que el sector público fomentará la creación de empleos, mediante programas sectoriales, proyectos regionales y obras de infraestructura. Es en este sentido que va encaminada la presente investigación: realizar un análisis estadístico de las diferencias salariales y grado de participación de la mujer en el mercado laboral de los “Conductores de transporte y de maquinaria móvil”.

En 2019 la participación de las mujeres en la fuerza laboral fue inferior a la de los hombres, en ese sentido, reducir la brecha de género en la participación laboral a través de reducir las barreras que enfrentan las mujeres para su participación, puede representar ganancias muy significativas en términos del Producto Interno Bruto (PIB) y del ingreso de los hogares.

De acuerdo con los Censos Económicos 2019 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), a nivel nacional, las personas ocupadas en México son del 56.1 % hombres y 43.9 % mujeres. El 96.9 % del personal ocupado se concentró en tres sectores: Manufacturas, Comercio y Servicios. En el sector manufacturero el 62.7 % de los trabajadores son hombres y el 37.3 % son mujeres; en el sector servicios el 54.6 % de los trabajadores son hombres y el 45.4 % son mujeres y en el sector comercio el 51.5 % de los que ahí labora son hombres y el 48.5 % son mujeres.

Por otra parte, en el sector privado y paraestatal, la principal actividad económica con mayor personal masculino fue minería y construcción, ambas con 87.1 %, mientras que el sector con mayor personal femenino fue el de servicios educativos con el 63.2 %. De acuerdo con los Censos Económicos 2019, para el caso del sector “Transportes, correos y almacenamiento” la participación femenina en 2018 fue de 17.9 %.

Por su parte, Maurizio, R. (2010), hace un análisis del enfoque de género en las instituciones laborales en América Latina y señala en su trabajo la importancia de incorporar el enfoque de género en las políticas del mercado de trabajo, señala que la necesidad de esta incorporación reside en: “1) el trabajo, especialmente el trabajo decente, es la vía principal de reducción de la pobreza y de aumento en el bienestar, como así también de autonomía de los individuos, especialmente de las mujeres; 2) las mujeres enfrentan condiciones laborales con mayor desventaja que los hombres que se expresan tanto a través del lado de la oferta (dificultades para combinar el trabajo remunerado con las responsabilidades familiares) como del lado de la

⁹ *Ibidem.*, p. 144

demanda (fenómenos de segregación y discriminación) y 3) cada vez más, las mujeres son proveedoras únicas o principales de ingresos en un considerable número de hogares¹⁰.

La Organización Internacional del Trabajo (OIT), en su informe sobre la política de transporte 2013, señala que *es difícil obtener estadísticas detalladas y precisas sobre el empleo femenino en el sector transporte, especialmente en el caso de las modalidades de transporte específicas* (Turnbull, et al; 2013), de ahí lo novedoso de esta investigación, cuyo objetivo es analizar la participación de la mujer en el grupo 83 de la CUO: “Conductores de transporte y de maquinaria móvil”, comparando diversas variables con su contraparte masculina como son: nivel de escolaridad, prestaciones, horas trabajadas, edad e ingresos, por entidad federativa.

Para el caso particular de los “Conductores de transporte y de maquinaria móvil”, para el año 1996, el 98.83 % de los trabajadores eran hombres y las mujeres solo participaban en tres de los catorce grupos unitarios que componen ese grupo. Para el año 2014, se incrementó la participación de la mujer en este grupo al pasar de 1.17 % a 18.16 % de los trabajadores, ocupándose en diez de los catorce grupos unitarios que comprende ese sector. Aunque el porcentaje es menor que un 20 %, el incremento de la participación laboral femenina en este sector laboral fue notable en esos casi 20 años.

Así pues, el propósito de este trabajo es analizar la dinámica y la estructura del mercado laboral de transporte en México con una perspectiva de género, por categorías del grupo 83: Conductores de transporte y de maquinaria móvil de acuerdo con la Clasificación Única de Ocupaciones del sector laboral mexicano por entidad federativa, haciendo uso de los microdatos de la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH). Cabe mencionar que, originalmente se tenía proyectado hacer los cálculos para los años 2010 y 2020, sin embargo, dado que 2020 fue un año atípico consecuencia de la pandemia, se replanteó realizar los cálculos con la ENIGH 2018 con un factor de expansión para proyecciones 2021, lo cual permitió obtener datos mejor calibrados para las estimaciones del presente estudio.

El primer capítulo presenta una breve explicación de la relación que hay entre el Plan Nacional de Desarrollo, el Plan Sectorial de Comunicaciones y Transportes, y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, desde una perspectiva de género, así como una breve descripción sobre la Norma Mexicana NMX R 025 SCFI 2015 que trata de la Igualdad Laboral y la No Discriminación. En este mismo apartado se aborda alguna evidencia empírica presentada por diversos autores relacionada con el mercado laboral y el sector transporte, ambas temáticas con enfoque de género.

¹⁰ Maurizio, R. (2010), Enfoque de género en las instituciones laborales y las políticas del mercado de trabajo en América Latina, Serie Macroeconomía del desarrollo, 104, Santiago de Chile, junio de 2010.

En el capítulo dos, se desarrolla una breve descripción del grupo 83: Conductores de transporte y maquinaria móvil. Dicha descripción se refiere a las funciones específicas de los trabajadores ocupados en ese grupo de actividad económica. Posteriormente, se presentan algunas cifras que muestran las condiciones laborales del grupo 83 para los años 2010 y 2018, de acuerdo con estimaciones hechas con base en los microdatos de la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2010 y 2018 del INEGI.

El capítulo tres, presenta el panorama laboral de los “Conductores de transporte y maquinaria móvil” por género a nivel de grupo unitario para los años 2010 y 2018, se presentan las estimaciones de variables como: horas laboradas, distribución porcentual por entidad federativa, nivel de ingreso, grado de escolaridad, si el trabajador fue subordinado o trabajo por su cuenta. Los datos presentados en este apartado son resultado de las estimaciones realizadas por grupo unitario y por género, dichas estimaciones son cálculos propios con base en los microdatos de la ENIGH 2010 y 2018.

Finalmente, se presentan las conclusiones.

1. Mercado laboral con perspectiva de género

En este apartado, se abordará el Plan Nacional de Desarrollo y la vinculación que tiene éste con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, el Plan Sectorial de Comunicaciones y Transportes, ambos desde una perspectiva de género, así como también una breve descripción sobre la Norma Mexicana NMX R 025 SCFI 2015, que trata de la Igualdad Laboral y la No Discriminación. Finalmente, en este mismo apartado se presentará la evidencia empírica desarrollada tanto por instituciones internacionales como por diversos autores, dichas investigaciones relacionadas con el mercado laboral y el sector transporte, ambas temáticas con enfoque de género.

1.1 Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024

En el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2019-2024, el Gobierno de México ha identificado tres problemas relevantes en el país que son comunes entre todos los temas de política pública que se buscan atender:

- I. La desigualdad de género, la discriminación y la exclusión de grupos de la población por diversos motivos.
- II. La profunda corrupción rampante y las ineficiencias de la administración pública.
- III. Un modelo de desarrollo insostenible, así como la falta de una adecuada conceptualización del territorio como espacio donde ocurren las interacciones económicas, políticas, medioambientales y sociales¹¹.

Del reconocimiento de estos problemas de política pública, se deriva el carácter transversal en los problemas identificados dentro de los tres ejes generales, los cuales se presentan como los ejes transversales de Plan Nacional de Desarrollo:

- Eje transversal 1: Igualdad de género, no discriminación e inclusión.
- Eje transversal 2: Combate a la corrupción y mejora de la gestión pública.

¹¹ Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024. Gobierno de México, p. 33

- Eje transversal 3: Territorio y desarrollo sostenible.

El eje transversal 1: Igualdad de género, no discriminación e inclusión, *parte de un diagnóstico general donde se reconocen las desigualdades que existen por motivos de sexo, género, origen étnico, edad, condición de discapacidad y condición social o económica, así como las desigualdades territoriales*¹². Este mismo eje, *también permite destacar la importancia para que las mujeres obtengan salarios iguales que los hombres por realizar los mismos trabajos que estos*¹³.

En este eje transversal, también se señala lo correspondiente a *las políticas públicas, las cuales deberán considerar las brechas de desigualdad de las mujeres, comunidades indígenas y de otros grupos históricamente discriminados con el resto de la población, así como regiones marginadas, por lo que se deberá generar información diferenciada para evaluar los avances al respecto*¹⁴. En este sentido, el presente análisis pretende proporcionar esa información diferenciada sobre la población ocupada en el sector transporte por género en cada una de las 32 entidades federativas del país y proporcionar los elementos para que los tomadores de políticas públicas diseñen las estrategias para cerrar esas brechas de desigualdad laboral entre hombres y mujeres.

Dentro del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, existe una vinculación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible¹⁵ (ODS) de la Agenda 2030 aprobados por la ONU (adoptados por más de 150 países).

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible que se relacionan de manera más estrecha con el tema de la presente investigación son:

- Objetivo 5: Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas.
- Objetivo 8: Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos.

Esta vinculación entre el PND y los ODS, está alineada con los tres ejes generales del PND:

¹² *Ibíd.*, p. 33

¹³ *Ibíd.*, p. 34

¹⁴ *Ibíd.*, p. 35

¹⁵ En 2015 la ONU aprobó la Agenda 2030 sobre el desarrollo sostenible, la cual cuenta con 17 objetivos que abarcan diversos temas como justicia, instituciones sólidas, pobreza, derechos sociales básicos, crecimiento económico, innovación, inclusión social, desigualdad y sostenibilidad ambiental. Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024. Gobierno de México, p. 215.

- Del eje 1: Justicia y Estado de derecho:
 - Objetivo 1.2: Fortalecer la cultura democrática, abrir el gobierno a la participación social y escuchar de manera permanente a la sociedad, dando especial atención a las mujeres y a los grupos históricamente marginados (ODS 5 y 8).
 - Objetivo 1.3: Promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos, individuales y colectivos (ODS 5).

- Del eje 2: Bienestar:
 - Objetivo 2.1: Brindar atención prioritaria a grupos históricamente discriminados mediante acciones que permitan reducir las brechas de desigualdad sociales y territoriales (ODS 5 y 8).
 - Objetivo 2.11: Promover y garantizar el acceso a un trabajo digno, con seguridad social y sin ningún tipo de discriminación, a través de la capacitación en el trabajo, el diálogo social, la política de recuperación de salarios y el cumplimiento de la normatividad laboral, con énfasis en la población en situación de vulnerabilidad (ODS 5).

- Del eje 3: Desarrollo económico:
 - Objetivo 3.2: Propiciar un ambiente que incentive la formalidad y la creación de empleos y que permita mejorar las condiciones laborales para las personas trabajadoras (ODS 5 y 8).
 - Objetivo 3.3: Promover la innovación, la competencia, la integración en las cadenas de valor y la generación de un mayor valor agregado en todos los sectores productivos bajo un enfoque de sostenibilidad (ODS 8).
 - Objetivo 3.6: Desarrollar de manera transparente, una red de comunicaciones y transportes accesible, segura, eficiente, sostenible, incluyente y moderna, con visión de desarrollo regional y de redes logísticas que conecte a todas las personas, facilite el traslado de bienes y servicios, y que contribuya a salvaguardar la seguridad nacional (ODS 8).

Por otra parte, las medidas que propone los Objetivos de Desarrollo Sostenible sobre la equidad de género respecto a las condiciones del mercado de trabajo, son: *promover la igualdad de remuneración por un trabajo de igual valor, combatir las causas subyacentes de la segregación profesional y sectorial y transformar las instituciones para prevenir y eliminar la discriminación, la violencia y el acoso a mujeres y hombres. Respecto a actores socioeconómicos, se recomienda emprender medidas como: emprender políticas mejoradas centradas en promover*

el equilibrio entre el trabajo y la familia; crear y proteger empleos de calidad en la economía de terceros y concentrarse en el contexto macroeconómico y en la economía informal.

1.2 Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes

El Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes (PSCT) 2020-2024, se deriva del PND 2019-2024, sus objetivos prioritarios son¹⁶:

- *Objetivo prioritario 1:* Contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal.
- *Objetivo prioritario 2:* Contribuir al desarrollo del país mediante el fortalecimiento del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable, para que la población, en particular las regiones de menor crecimiento, cuenten con servicios de transporte seguros, de calidad y cobertura nacional.
- *Objetivo prioritario 3:* Promover la cobertura, el acceso y el uso de servicios postales, de telecomunicaciones y radiodifusión, en condiciones que resulten alcanzables para la población, con énfasis en grupos prioritarios y en situación de vulnerabilidad, para fortalecer la inclusión digital y el desarrollo tecnológico.
- *Objetivo prioritario 4:* Consolidar la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional, mediante el establecimiento de nodos industriales y centros de producción alrededor de los puertos y; mejorando la conectividad multimodal para fortalecer el mercado interno regional.

El PSCT está afín con el apartado tres, Economía del PND 2019-2024, dentro del rubro denominado: “*Impulsar la reactivación económica, el mercado interno y el empleo*, que señala que el sector público, fomentará la creación de empleos, mediante programas sectoriales, proyectos regionales y obras de infraestructura¹⁷”. En este sentido, la presente investigación está relacionada con este punto, pues se

¹⁶ Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, p. 2.

¹⁷ *Ibíd.*, p. 23.

analiza la estructura del mercado laboral de los conductores de transporte y de maquinaria móvil.

Por otra parte, el PSCT menciona *Estrategias prioritarias y acciones puntuales*, las cuales señalan que: *la transformación del país hacia un desarrollo equitativo e incluyente depende en gran medida del acceso a un transporte seguro, ágil y oportuno y a una conectividad eficiente y suficiente, que son base del crecimiento económico al ofrecer los medios para movilizar y controlar todos los bienes e insumos que se requieren para la producción y el consumo, y como detonadores del crecimiento regional. Son, además, los medios de acceso a los servicios de educación, salud y cultura, así como a las fuentes de empleo*¹⁸.

DE los objetivos prioritarios que presenta el Programa Sectorial, el objetivo 2 es el que tiene una vinculación con la presente investigación, particularmente la estrategia 2.5: *Diseñar e implementar las acciones que garanticen la calidad del servicio, la inclusión de los grupos vulnerables y la sustentabilidad del transporte*¹⁹. De esta estrategia, la acción puntual que se relaciona de manera más específica es la acción 2.5.8: *Fomentar el cumplimiento por parte de los concesionarios y permisionarios para que las instalaciones y modos de transporte cuenten con las condiciones de accesibilidad universal y perspectiva de género y vigilar su cumplimiento, en coordinación con las instancias competentes en la materia*²⁰.

1.3 Norma Mexicana NMX-R-025-SCFI-2015 en Igualdad Laboral y No Discriminación

La Norma Mexicana NMX-R-025-SCFI-2015 en Igualdad Laboral y No Discriminación “es un mecanismo de adopción voluntaria para reconocer a los centros de trabajo que cuentan con prácticas en materia de igualdad laboral y no discriminación, para favorecer el desarrollo integral de las y los trabajadores”²¹.

Dicha certificación está dirigida a los centros de trabajo tanto públicos como privados y sociales establecidos en el país, sin importar el tamaño, sector o actividad de éstos. Sus principales ejes son: “incorporar la perspectiva de género y no discriminación en los procesos de reclutamiento, selección, movilidad y

¹⁸ *Ibidem.*, p. 38

¹⁹ *Ibidem.*, p. 48

²⁰ *Ibidem.*, p. 48

²¹ www.gob.mx/normalaboral

capacitación; garantizar la igualdad salarial; implementar acciones para prevenir y atender la violencia laboral; y realizar acciones de corresponsabilidad entre la vida laboral, familiar y personal de sus trabajadoras y trabajadores, con igualdad de trato y de oportunidades²².

Algunos ejemplos de las prácticas que incluye la norma son²³:

- Procesos de reclutamiento, selección y capacitación de personal, con igualdad de oportunidades.
- Medición del clima laboral.
- Igualdad salarial y de prestaciones.
- Uso de lenguaje incluyente, no sexista y accesible.
- Salas de lactancia.
- Flexibilización de horarios de trabajo.
- Licencias de paternidad.
- Medidas para apoyar necesidades de cuidado que contemplen la diversidad de familias y hogares.
- Accesibilidad de espacios físicos.
- Mecanismos para prevenir, atender y sancionar la discriminación y la violencia laboral.

Los beneficios que se obtienen al certificarse en esta norma son²⁴:

1. Crea una imagen positiva del centro de trabajo y sus productos o servicios ante el mercado.
2. Genera mayor compromiso, lealtad e identidad hacia la organización por parte del personal.
3. Suscita un ambiente de trabajo a favor de la diversidad, igualdad e inclusión, lo que atrae y retienen talento.
4. Disminuye la incidencia de prácticas discriminatorias y de violencia, además de que facilita su tratamiento y solución.
5. Promueve el equilibrio entre las responsabilidades familiares, laborales y personales.
6. Otorga el uso del logo de la Norma Mexicana NMX-R-025-SCFI-2015 en Igualdad Laboral y No Discriminación durante la vigencia de la certificación.

²² *Ibíd.*

²³ *Ibíd.*

²⁴ *Ibíd.*

7. Obtienen puntos adicionales, en caso de participar en licitaciones públicas, de acuerdo con la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público.

“Además de lograr una certificación como centro de trabajo, se podrá alcanzar un nivel de reconocimiento mayor con la implementación de medidas de nivelación, medidas de inclusión y acciones afirmativas, que promuevan la presencia de mujeres en la organización y sus puestos directivos, de personas con discapacidad, la existencia de una figura mediadora y el fomento de la igualdad y no discriminación entre el personal y sus familias²⁵”.

Por su parte, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) en su impulso por la igualdad laboral y no discriminación como parte importante de su cultura organizacional, fue la primera dependencia en recibir la certificación NMX-R-025-SCFI-2015 en 2016, misma que se recertificó en vigor hasta 2024.

De acuerdo con datos de la SICT, de las 4 598 personas empleadas en las oficinas centrales de la Secretaría, 1 984 son mujeres, esto es, el 43 % de la plantilla laboral son mujeres.

Otras acciones que lleva a cabo la Secretaría como parte de su política laboral para incorporar la perspectiva de género y no discriminación son: garantizar la igualdad salarial; contar con un programa para prevenir y atender la violencia laboral, así como de corresponsabilidad entre la vida laboral, familiar y personal de sus trabajadoras y trabajadores con igualdad de trato y oportunidades.

1.4 Perspectiva de género en el mercado laboral

Hablar de “perspectiva de género”, tiene la finalidad de mostrar las diferencias entre los hombres y las mujeres en los ámbitos cultural, laboral y social, entre otras, en favor de aminorar tales diferencias. Entre las medidas a adoptar se incluyen: una distribución equitativa de las actividades laborales y una mayor participación de la mujer en la toma de decisiones respecto a su participación en el estado. De esta forma, se podrá ver a la mujer no como un ente aislado de la sociedad sino como parte integral de la misma.

De acuerdo con cifras del INEGI (2021), en 2020 el mercado laboral se caracterizó por tener más hombres que mujeres en la Población Económicamente Activa (PEA).

²⁵ *Ibíd.*

En relación con la participación económica, las mujeres tuvieron un incremento al pasar de 40.1 % en 2005 a 44.9 % en 2020. Por su parte, la tasa de participación de los hombres disminuyó al pasar de 80.3 % a 76.4 % en ese mismo periodo de tiempo. Sin embargo, la brecha en cuanto a la tasa de participación económica por sexo sigue siendo amplia.

Por su parte, la Organización Internacional del Trabajo (OIT), “estima que reducir la brecha de género existente en la tasa de actividad en 25 % para 2025 (compromiso del G20) generaría a la economía mexicana una ganancia de 148 mil millones de dólares. Esto supondría un incremento de 8.5 puntos porcentuales en la tasa de actividad femenina, lo que a su vez significaría que 4.6 millones de mujeres entrarían en la mano de obra, con el consiguiente impulso del Producto Interno Bruto (PIB)²⁶”.

De acuerdo con un informe de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), en el año 2010, México tenía una brecha de género en el salario mensual de 20.3 %. Para el año 2016, la brecha aumenta ligeramente a 20.4 %; sin embargo, este informe señala que *dicha brecha en el salario mensual no es el mejor indicador para estimar la discriminación salarial por condición de género, ya que las diferencias de los ingresos percibidos al mes por mujeres y por hombres en parte se deben a que las mujeres en promedio trabajan en forma asalariada menos horas que los hombres*²⁷.

Por otra parte, en el mismo informe, la OIT señala que la brecha de género en el salario por hora, cuando se mide en el conjunto de la población ocupada, disminuye. En el caso de México, la variación es mínima, de 5.2 % a 5 %²⁸. Asimismo, una de las diferencias más marcadas entre los salarios promedio por hora de las mujeres y los que perciben los hombres la establece la zona de residencia. En México, en el año de 2010, las brechas son mayores en las zonas rurales, superando a las de la zona urbana en 2.8 puntos porcentuales²⁹.

Con relación a la brecha de género en salario según grupo ocupacional, en 2010, en México se observa una marcada disminución de las brechas a medida que aumentan los requisitos de calificación de las ocupaciones; la relativa a aquellas que no requieren capacitación más que triplica la correspondiente a las de alta capacitación (35.6 % y 10.6 % respectivamente). En el año 2016 las brechas se

²⁶ Organización Internacional del Trabajo, *Perspectivas Sociales y del Empleo en el Mundo. Tendencias del empleo femenino 2017*.

²⁷ La brecha salarial entre hombres y mujeres en América Latina: En el camino hacia la igualdad salarial. Lima: OIT/ Oficina Regional para América Latina y el Caribe, 2019, p. 33-34

²⁸ *Ibidem.*, p. 35

²⁹ *Ibidem.*, p. 36

acortan para todos los grupos, excepto para el de ocupaciones de alta calificación, que aumenta a 14.6 %³⁰.

El examen de las brechas de género en salario por hora considerando las ramas de actividad muestra un panorama desigual. En México, donde la brecha medida en el conjunto de la población ocupada es desfavorable para las mujeres en alrededor del 5 %, se identifican ramas en las que la medición de la brecha resulta negativa y alcanzando valores muy altos, como 30.4 % en el caso de Transportes y comunicaciones en el año 2010³¹.

Un dato positivo es que, en México, todas las brechas se han acortado entre 2010 y 2016, tanto las positivas como las negativas. En 2016, las brechas desfavorables para las mujeres se encuentran en un rango de 12.5 % a 31.1 % mientras que las favorables se encuentran entre 9 % y 17.7 %. Algunas disminuciones son muy notables, como la de 15.4 puntos porcentuales en la Industria agropecuaria, o la de 14.9 puntos porcentuales de Transporte y comunicaciones³².

En México existe una relación significativa entre las brechas de género en salario por hora y la educación de las personas trabajadoras. Estas brechas disminuyen a medida que aumentan los niveles formativos alcanzados y esta relación se presenta tanto en 2010 como en 2016.

Para el año 2010, la disminución es de 27.3 %, valor de la brecha entre quienes no tienen primaria completa, a un 5.4 % que corresponde a quienes tienen educación superior; estas cifras en 2016 son de 23.1 % y 5.3 % respectivamente³³. La falta de educación formal de las mujeres ocupadas es castigado con un incremento de la brecha de género en salario por hora, por ejemplo, las brechas de quienes no tiene primaria completa son cuatro y cinco veces la correspondiente a quienes tienen estudios universitarios³⁴.

En México, en el año 2014 la Secretaría del Trabajo y Previsión Social (STPS), con apoyo del Instituto Nacional de las Mujeres, impulsó el operativo especial de Inspección Salario Mínimo e Igualdad Salarial. El objetivo de este operativo fue verificar que, en las empresas con jurisdicción federal, no exista diferencia en el

³⁰ *Ibidem.*, p. 39

³¹ *Ibidem.*, p. 41

³² *Ibidem.*, p. 41

³³ *Ibidem.*, p. 50

³⁴ *Ibidem.*, p. 52

salario entre trabajadores que desempeñen el mismo puesto y que ningún trabajador perciba un ingreso inferior al salario mínimo general³⁵.

Con relación a las iniciativas para la certificación de la igualdad salarial, México junto con otros once países de la región de América Latina y el Caribe, participa en la iniciativa “Sellos de Igualdad de Género” la cual es liderada por el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), esta iniciativa tiene como objetivo promover la igualdad de género en el ámbito laboral en la región³⁶.

Finalmente, la OIT en su informe menciona como un reto para la estimación de las brechas salariales de género, hacer un análisis detallado de los puestos de trabajo, lo que implica disponer de información que no se encuentra en las estadísticas usualmente generadas sobre mercado laboral. En ese sentido, el análisis que aquí se propone es justo estimar estadísticas del mercado laboral de los “Conductores de transporte y de maquinaria móvil” de forma desagregada por grupo unitario de esta ocupación por género, lo cual será una herramienta tanto para las mediciones de brechas salariales como para el diseño de políticas públicas orientadas hacia ese mismo fin en estadísticas del sector transporte.

Por otra parte, en su informe sobre *Perspectivas Sociales y del Empleo en el Mundo*, la OIT hace mención sobre las repercusiones de la COVID-19 en cuanto a “poner en peligro los avances en materia de igualdad de género, ya que las mujeres han sufrido muchas más pérdidas de empleo, a la vez que ha aumentado su tiempo de trabajo no remunerado³⁷”.

En dicho informe se menciona como una de las consecuencias de esta crisis, “la reducción del empleo femenino, la cual se redujo en un cinco por ciento en 2020, frente a un 3.9 % en el caso de los hombres. Además, el 90 % de las mujeres que perdieron su empleo en 2020 abandonaron la fuerza de trabajo³⁸”.

Uno de los objetivos sobre la igualdad de género de la OIT es “promover oportunidades para que mujeres y hombres obtengan un trabajo decente en condiciones de libertad, equidad, seguridad y dignidad humana³⁹”.

Ante la situación actual de la mujer en el mercado laboral, con motivo del centenario de la OIT (celebrado en 2019), su director lanzó una iniciativa en materia de igualdad

³⁵ *Ibidem.*, p. 74

³⁶ *Ibidem.*, p. 79

³⁷ *Perspectivas Sociales y del Empleo en el Mundo*, Tendencias 2021. Informe de referencia de la Organización Internacional del Trabajo, p. 4

³⁸ *Ibidem.*

³⁹ Organización Internacional del Trabajo, www.ilo.org

de género y no discriminación. De acuerdo con Turnbull, et al., (2013) “en numerosos países y sectores de todo el mundo, se sigue considerando que el ámbito del transporte no es lugar para las mujeres. Las mujeres que trabajan en el sector transporte se hallan a menudo confinadas en empleos con sueldos (más) reducidos, una posición (más) baja y pocas oportunidades, si las hubiera, de desarrollar una carrera”.

Por otra parte, la OIT estima que reducir la brecha de género en la tasa de actividad en un 25 % para el año 2025, *generaría en la economía mexicana una ganancia de 148 mil millones de dólares. Esto supondría un incremento de 8.5 puntos porcentuales de la tasa de actividad femenina, lo que a su vez significaría que 4.6 millones de mujeres entrarían en la mano de obra, con el consiguiente impulso del PIB*⁴⁰.

De acuerdo con un estudio presentado por Mancini (2016), en el que analiza la movilidad de la fuerza de trabajo de la mujer en México, se observa que la mayoría de las mujeres inician su trayectoria laboral en el sector servicios, específicamente en el comercio. Mancini observa que, “*las transiciones laborales femeninas son relativamente estables en el tiempo (individual y social), en parte, por la propia selectividad de las mujeres: entran en menor medida al mercado de trabajo, por lo general más tarde y con más calificación que los hombres, permanecen casi con exclusividad en el empleo asalariado e ingresan prácticamente en forma directa al sector servicios o al comercio*⁴¹”.

Vásconez (2017), presenta un análisis –que abarca cinco países de América Latina– entre la relación del crecimiento y la feminización del mercado laboral, en donde el autor define este fenómeno como “*el incremento de la relación de participación laboral y las horas ofertadas de las mujeres en el mercado*”. El autor encuentra que “*los sectores con mayor generación de empleo para las mujeres han sido los de servicios, que tienen un retorno negativo en términos de salario*”.

⁴⁰ Tendencias del empleo femenino 2017, Perspectivas sociales y del empleo en el mundo, Organización Internacional del Trabajo, www.ilo.org

⁴¹ Mancini, F., (2016), Cambios y continuidades en la movilidad laboral de la fuerza de trabajo femenina en México, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Notas de población No. 102, enero-junio de 2016, año XLIII, Santiago, 2016, pp. 229-248.

2. Descripción del grupo 83: Conductores de transporte y de maquinaria móvil

Para el análisis de los “Conductores de transporte y de maquinaria móvil” se hace uso de los microdatos proporcionados en la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH). Para el año 2010 se utilizan los datos de la variable *CUO*, catalogados de acuerdo con la Clasificación Uniforme de Ocupaciones⁴². Para el 2018, se emplean los datos de la variable *SINCO*, catalogados en el Sistema Nacional de Clasificación de Ocupaciones (SINCO) 2011⁴³.

De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2010, la Clasificación Única de Ocupaciones (CUO) “es un clasificador de ocupaciones que conforma los grupos principalmente en los conceptos: empleo, ocupación y competencia⁴⁴”.

Por otra parte, el SINCO “permite ordenar las ocupaciones que desarrolla la población en México, así como generar información estadística estandarizada que contribuya a un mejor conocimiento del mercado laboral y facilite la integralidad de las políticas públicas de fomento al empleo⁴⁵”.

En 2012, se realizó una actualización del SINCO 2011, como parte del proceso para elevar a rango de norma técnica el SINCO en el marco del Sistema Nacional de Información Estadística y Geográfica (SNIEG), lo cual permitirá lograr que las estadísticas sociales y económicas se apeguen a una clasificación única y obligatoria, que permita homologar y estandarizar la información sobre ocupaciones

⁴² Esta variable es construida de acuerdo con el catálogo de códigos de la Clasificación Única de Ocupaciones (CUO) que se encuentra dentro del documento: Clasificaciones del Censo de Población y Vivienda 2010. www.inegi.org.mx

⁴³ Esta variable es construida de acuerdo con el catálogo del Sistema Nacional de Clasificación de Ocupaciones (SINCO) 2011. www.inegi.org.mx

⁴⁴ En 2008, en el marco de la reunión del Comité Sectorial de Estadísticas del Trabajo y Previsión Social, se acordó elaborarla con el objetivo de generar información que refleje la estructura ocupacional del país y comparable con otros sistemas de clasificación internacional. Clasificaciones del Censo de Población y Vivienda 2010, Instituto Nacional de Estadística y Geografía, México, 2011, p. 13.

⁴⁵ www.inegi.org.mx

que se produce en el país⁴⁶. Derivado de esa consulta, se hicieron algunos ajustes y adecuaciones en el SINCO, sin embargo, el grupo 83 conservó la misma clasificación para ambos periodos de análisis tanto en la variable CUO (2010) como en la variable SINCO (2018).

2.1 Funciones de los Conductores de transporte y de maquinaria móvil por subgrupo

El Sistema Nacional de Clasificación de Ocupaciones, 2011, define a las ocupaciones del grupo 83: *Conductores de transporte y de maquinaria móvil*, como “aquellas que accionan y vigilan el funcionamiento de trenes y otros vehículos de motor de máquinas y equipos industriales de tipo móvil para la construcción o minería. Se incluyen también a los conductores de naves aéreas y de transporte marítimo que opera todos los instrumentos de control y equipos mecánicos, eléctricos y electrónicos necesarios para digerir el pilotaje para el transporte de pasajeros, correo y carga, y realizan funciones conexas antes de despegar y durante el vuelo, o ejecutan maniobras y operaciones, generalmente en cubierta, a bordo de buques y otras embarcaciones⁴⁷”.

La tabla 2.1, muestra la estructura del grupo 83: *Conductores de transporte y de maquinaria móvil*, en ella se observa que este grupo principal está conformado por seis subgrupos (con códigos de tres dígitos) y con catorce grupos unitarios (con códigos de cuatro dígitos).

⁴⁶ www.inegi.org.mx

⁴⁷ Sistema Nacional de Clasificación de Ocupaciones 2011: SINCO. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. México, 2011. p. 247

Tabla 2.1 Grupo 83: Conductores de transporte y de maquinaria móvil

830	Supervisores de conductores de transporte y de maquinaria móvil
8301	Supervisores de conductores de transporte y de maquinaria móvil
831	Conductores de transporte aéreo
8311	Pilotos de aviación
832	Conductores de transporte marítimo
8321	Capitanes y conductores de transporte marítimo
8322	Oficiales y marineros de cubierta y prácticos
8323	Oficiales maquinistas de transporte marítimo
8324	Conductores de pequeñas embarcaciones (lanchas, botes, trajineras, etc.)
833	Conductores de transporte en vías férreas
8331	Conductores de transporte en vías férreas (tren, metro y tren ligero)
834	Conductores de transporte terrestre con motor
8341	Conductores de camiones, camionetas y automóviles de carga
8342	Conductores de autobuses, camiones, camionetas, taxis y automóviles de pasajeros
8343	Choferes en casas particulares
8344	Conductores en motocicleta
8349	Otros conductores de transporte terrestre con motor no clasificados anteriormente
835	Conductores de maquinaria móvil
8351	Conductores de maquinaria móvil para la construcción y minería
8352	Conductores de maquinaria móvil para el movimiento de mercancías en fábricas, puertos, comercio, etc.

Fuente: Elaboración propia con base en la Clasificación de Censo de Población y Vivienda 2010. INEGI; 2011.

A continuación, se describen las actividades específicas de cada uno de los seis subgrupos de acuerdo con el Sistema Nacional de Clasificación de Ocupaciones, 2011⁴⁸:

- **830 - Supervisores de conductores de transporte y de maquinaria móvil:**

Las ocupaciones clasificadas en este subgrupo supervisan, inspeccionan y controlan de manera directa las actividades de los conductores de transporte y de maquinaria móvil y el servicio de transporte de pasajeros y carga por vía aérea, ferroviaria, marítima y terrestre.

Estos supervisores generalmente atienden las instrucciones de los coordinadores y jefes de servicios de transporte, para asegurarse del cumplimiento de las metas de producción y los estándares de calidad en un tiempo y costos óptimos. Los trabajadores aquí considerados pueden o no participar en las labores que realiza su equipo de trabajo⁴⁹.

- **831 – Conductores de transporte aéreo:**

Las ocupaciones clasificadas en este subgrupo conducen y operan diversos tipos de aeronaves en vuelos programados, para proporcionar transportación aérea a pasajeros, correo y/o carga, búsqueda y rescate de personas, inspecciones aéreas, coordinan y supervisan las actividades de la tripulación aérea durante el vuelo, en una aerolínea comercial o privada, también pueden instruir a pilotos⁵⁰.

- **832 – Conductores de transporte marítimo:**

Las ocupaciones clasificadas en este subgrupo dirigen y conducen buques, barcos y otras embarcaciones marítimas o fluviales que transportan pasajeros y/o mercancías o son utilizadas para la pesca. También se clasifica

⁴⁸ Para una descripción más detallada de las funciones a nivel de grupo unitario (cuatro dígitos), véase www.inegi.org.mx

⁴⁹ *Ibidem.*, p. 247

⁵⁰ *Ibidem.*, p. 248

a los oficiales maquinistas encargados de la operación y mantenimiento de los equipos mecánicos y máquinas a bordo de los buques⁵¹.

- **833 – Conductores de transporte en vías férreas:**

Las ocupaciones clasificadas en este subgrupo conducen u operan trenes que transportan pasajeros y/o mercancías. También se incluye a los conductores de metro y tren ligero⁵².

- **834 – Conductores de transporte terrestre con motor:**

Las ocupaciones clasificadas en este subgrupo conducen autobuses, camiones, camionetas, automóviles, taxis, trolebuses, tráileres, etcétera, para transportar pasajeros o mercancías de toda índole, pero no realizan directamente una actividad comercial⁵³.

- **835 – Conductores de maquinaria móvil:**

Las ocupaciones clasificadas en este subgrupo controlan, atienden y operan maquinaria pesada durante un proceso de producción industrial, de construcción, así como para la carga y descarga portuaria y movimiento de mercancías en comercios. Por ejemplo: excavadoras, asaltadoras, grúas, montacargas, etcétera⁵⁴.

⁵¹ *Ibíd.*, p. 248

⁵² *Ibíd.*, p. 250

⁵³ *Ibíd.*, p. 251

⁵⁴ *Ibíd.*, p. 252

2.2 Estructura laboral de los Conductores de transporte y de maquinaria móvil por subgrupo, 2010

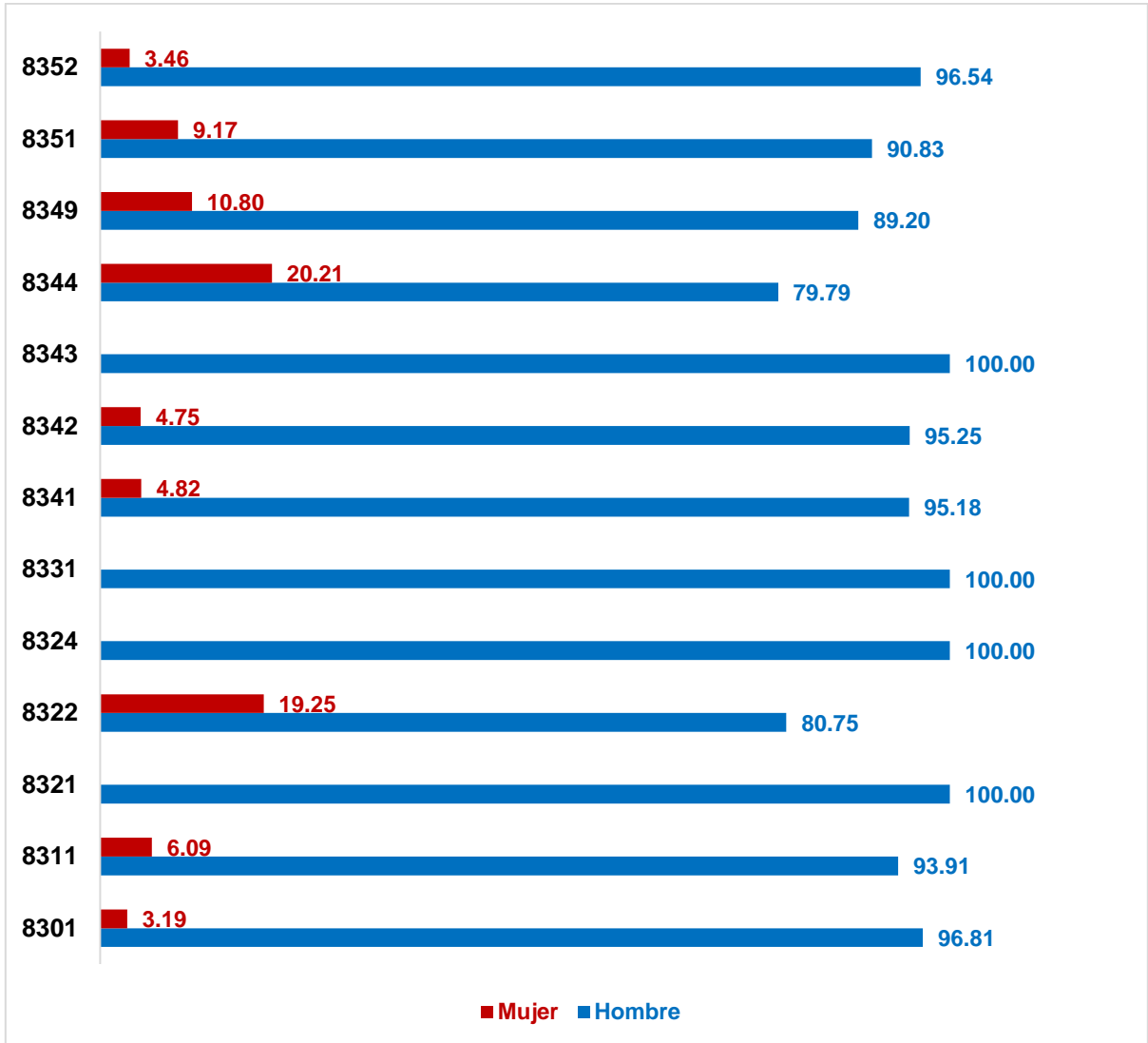
Para el año 2010, el grupo 83: Conductores de transporte y maquinaria móvil, con base en cálculos de la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH), tenía una participación de población ocupada de 3 395 449 trabajadores, de los cuales 94.97 % eran hombres y sólo 5.03 % de participación era de las mujeres. La figura 2.1 muestra el porcentaje de participación de la población ocupada por subgrupo del grupo 83 a nivel nacional. Se observa que el grupo unitario 8342: Conductores de autobuses, camiones, camionetas, taxis y automóviles de pasajeros tiene la mayor participación de trabajadores de este grupo con 47.30 %; en segundo lugar, está el grupo unitario 8341: Conductores de camiones, camionetas y automóviles de carga con 39.31 % de trabajadores del grupo 83. El grupo unitario 8322: Oficiales y marineros de cubierta y prácticos, son los que menor participación de trabajadores tienen en el grupo 83 con 0.04 %. Cabe señalar que, para este año, no se tuvo registro del grupo unitario 8323: Oficiales maquinistas de transporte marítimo.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2010

Figura 2.1 Porcentaje de la población ocupada por subgrupo del grupo 83: Conductores de transporte y maquinaria móvil, total nacional, 2010

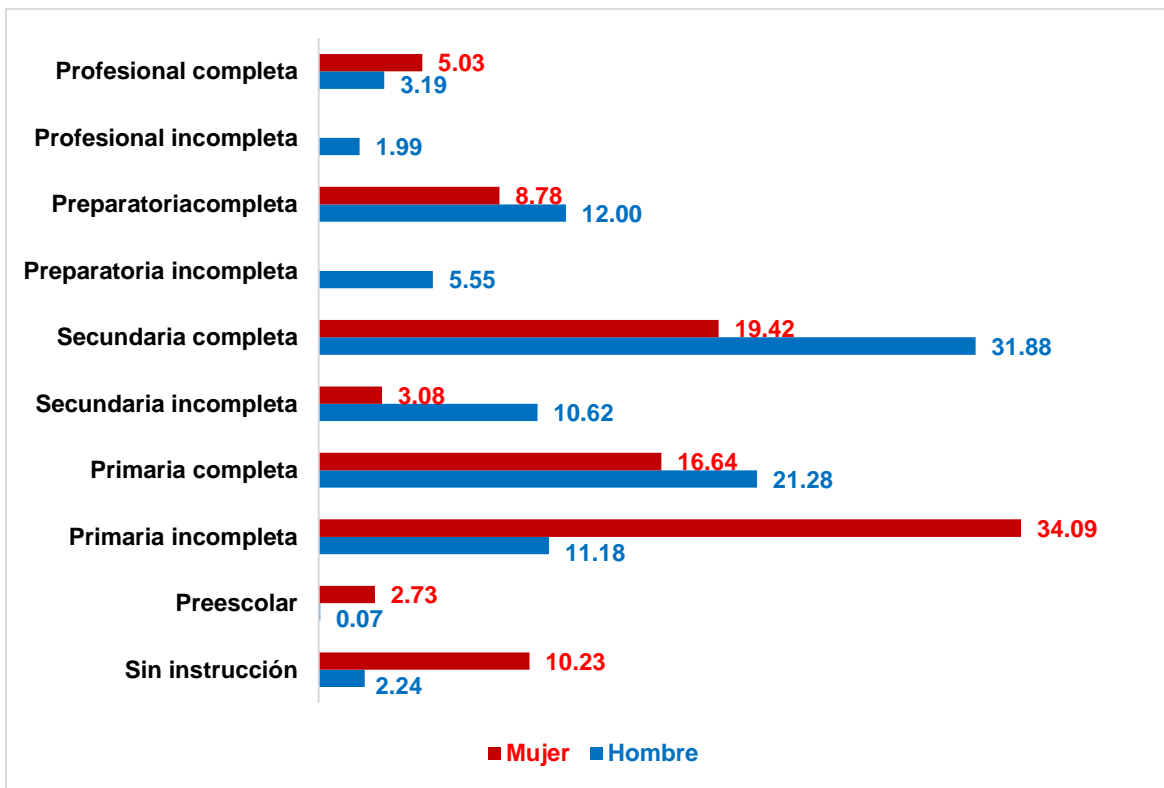
Respecto a la participación por género, las mujeres tuvieron participación solo en nueve grupos, de los cuales los grupos unitarios 8344: Conductores en motocicleta y 8322: Oficiales y marineros de cubierta y prácticos, fueron los que tuvieron los porcentajes más altos de participación de la mujer con el 20.21 % y 19.25 % respectivamente.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2010

Figura 2.2 Porcentaje de la población ocupada del grupo 83: Conductores de transporte y maquinaria móvil, por sexo, total nacional, 2010

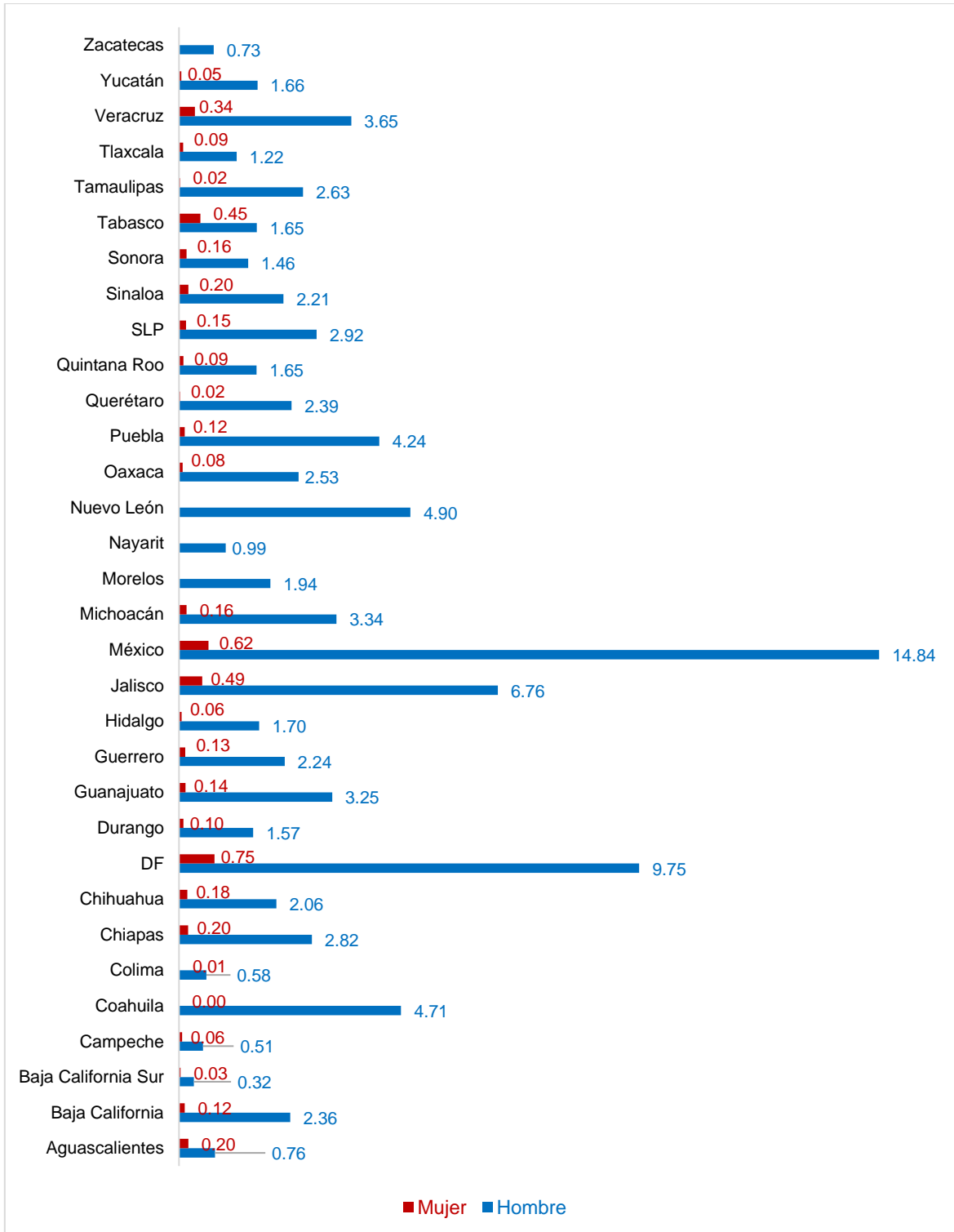
Respecto a la educación formal, en la figura 2.3 se observa que el mayor porcentaje de la población trabajadora masculina cuenta con un nivel de escolaridad de secundaria completa (31.88 %), un porcentaje muy bajo no tienen escolaridad (2.24 %); asimismo, solo una pequeña parte de la población trabajadora masculina de este grupo tiene estudios profesionales completos (3.19 %). Por su parte, las trabajadoras mujeres de este grupo, presentan su porcentaje más alto de educación en primaria incompleta (34.09 %), el porcentaje de no escolaridad en relación con la de su contraparte masculina es mucho mayor (10.23 %), sin embargo, el porcentaje de escolaridad profesional está ligeramente por encima del sexo masculino (5.03 %).



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2010

Figura 2.3 Porcentaje de educación formal del grupo 83: Conductores de transporte y maquinaria móvil, por sexo, total nacional, 2010

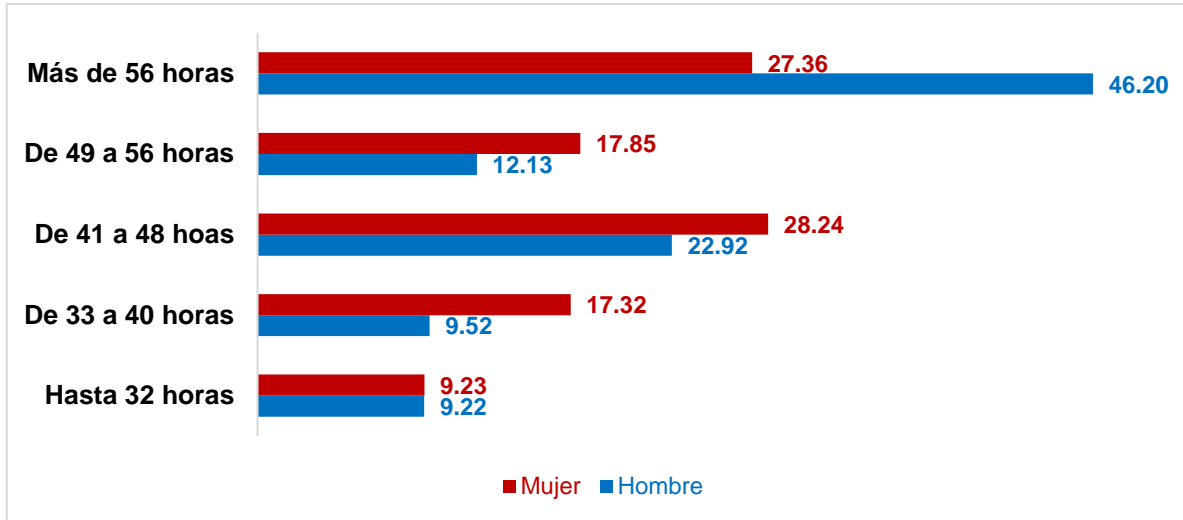
La figura 2.4 muestra el porcentaje de participación de la población del grupo 83, por entidad federativa y por sexo para el año 2010. En ella se observa que es el estado de México, la entidad federativa que mayor participación de población ocupada masculina tiene de este grupo con el 14.84 %, mientras que el estado con mayor porcentaje de participación de la mujer es la Ciudad de México con el 0.75 %.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2010

Figura 2.4 Porcentaje de población ocupada del grupo 83: Conductores de transporte y maquinaria móvil, por sexo y por entidad federativa, 2010

Con relación a las horas trabajadas, los hombres tienen el mayor porcentaje en el rango de “más de 56 horas” trabajadas a la semana (46.20 %) y las mujeres tienen el mayor porcentaje en el rango de 41 a 48 horas (28.24 %). La figura 2.5 muestra los cinco rangos de horas trabajadas de la población ocupada en el grupo 83 a nivel nacional y por sexo.

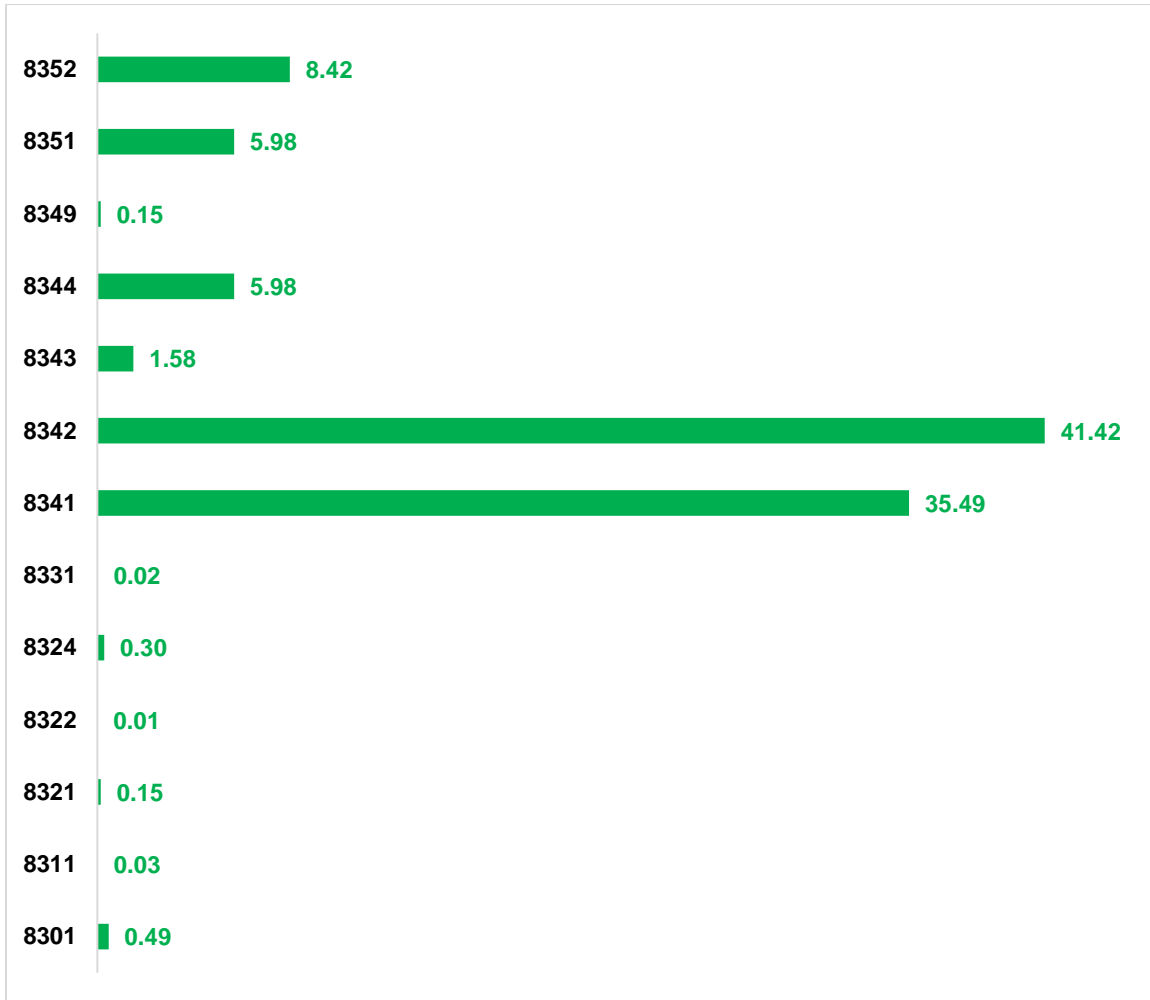


Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2010

Figura 2.5 Porcentaje de las horas laboradas de la población ocupada en el grupo 83: Conductores de transporte y maquinaria móvil, por sexo, 2010

2.3 Estructura laboral de los Conductores de transporte y de maquinaria móvil por subgrupo, 2018

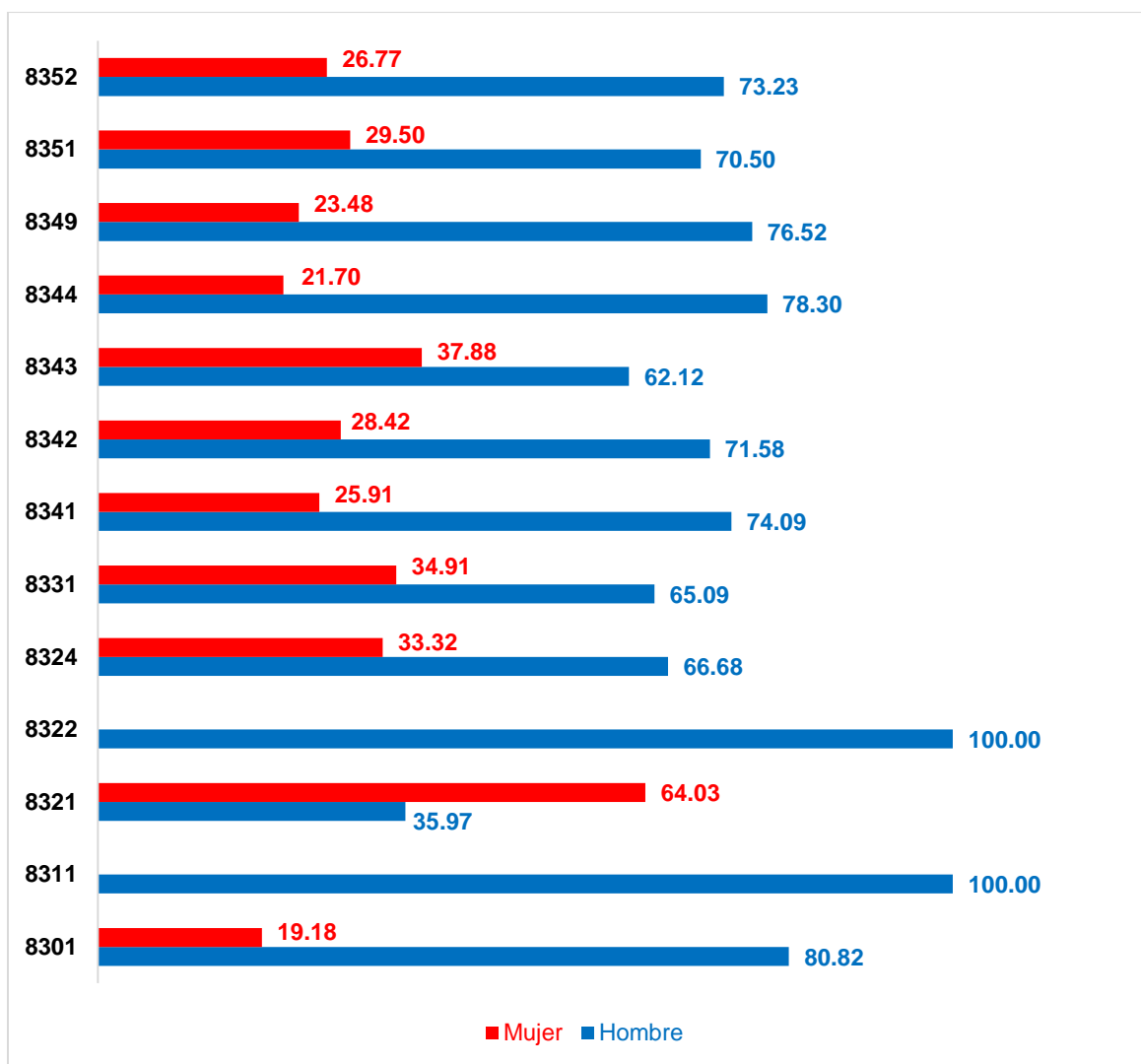
Para el año 2018, el grupo 83: Conductores de transporte y maquinaria móvil, con base en cálculos de la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH), tenía una participación de población ocupada de 2 486 562 trabajadores, de los cuales 72.80 % eran hombres y 27.20 % de participación era de las mujeres. La figura 2.6 muestra el porcentaje de participación de la población ocupada por subgrupo del grupo 83 a nivel nacional. Se observa que los grupos unitarios 8341: Conductores de camiones, camionetas y automóviles de carga y 8342: Conductores de autobuses, camiones, camionetas, taxis y automóviles de pasajeros son los que mayor participación de trabajadores tuvieron, con 35.49 y el 41.42 % respectivamente. Nuevamente, el grupo 8323: Oficiales y maquinistas de transporte marítimo, no presentó datos para este periodo de tiempo.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2018

Figura 2.6 Porcentaje de la población ocupada por subgrupo del grupo 83: Conductores de transporte y maquinaria móvil, total nacional, 2018

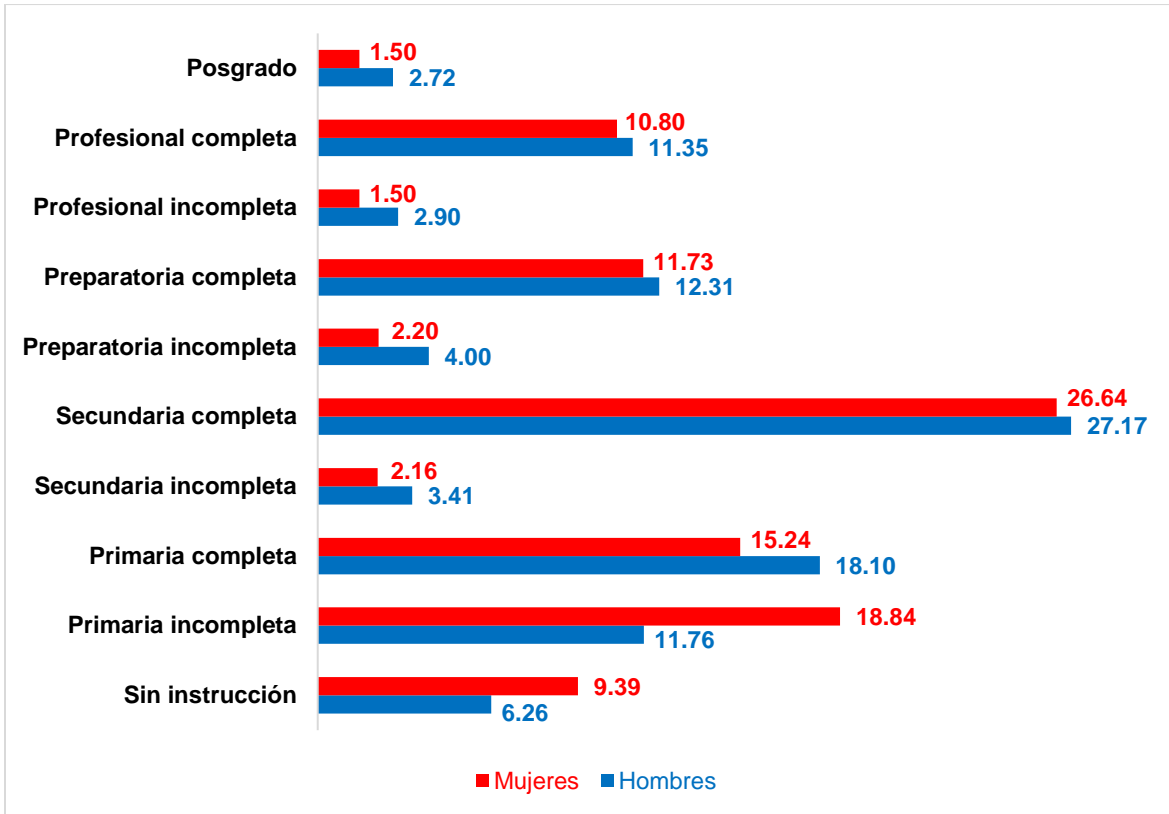
Respecto a la participación por género, la mujer participa en 11 grupos unitarios; en el grupo 8321: Capitanes y conductores de transporte marítimo, el porcentaje de participación laboral es mayor en la mujer con el 64 % contra el 36 % de los hombres. La participación más baja por parte de las mujeres se presentó en el grupo 8301: Supervisores de conductores de transporte y de maquinaria móvil con el 19 por ciento (véase figura 2.7).



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2018

Figura 2.7 Porcentaje de la población ocupada del grupo 83: Conductores de transporte y maquinaria móvil, por sexo, total nacional, 2018

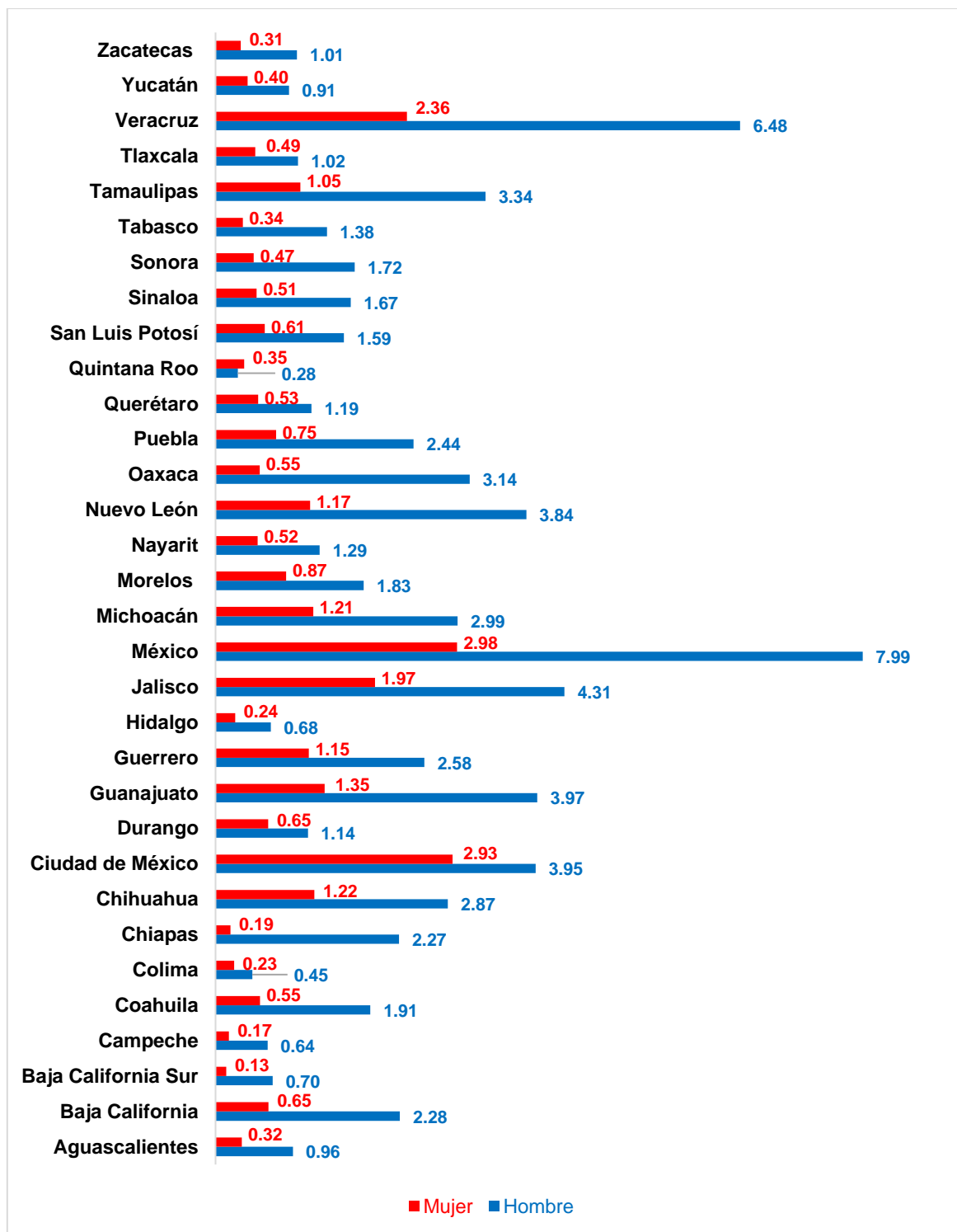
Respecto a la educación formal, en la figura 2.8 se observa que el mayor porcentaje de la población trabajadora masculina cuenta con un nivel de escolaridad de secundaria completa (27.17 %), un porcentaje bajo no tienen escolaridad (6.26 %); asimismo, solo el 11.35 % de la población trabajadora masculina de este grupo tiene estudios profesionales completos. Por su parte, las mujeres de este grupo, presentan su porcentaje más alto de educación en la secundaria completa (26.64 %), el porcentaje de no escolaridad en relación con la de su contraparte masculina es mayor (9.39 %) y el porcentaje de escolaridad profesional está ligeramente por debajo del sexo masculino (10.80 %).



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2018

Figura 2.8 Porcentaje de educación formal del grupo 83: Conductores de transporte y maquinaria móvil, por sexo, total nacional, 2018

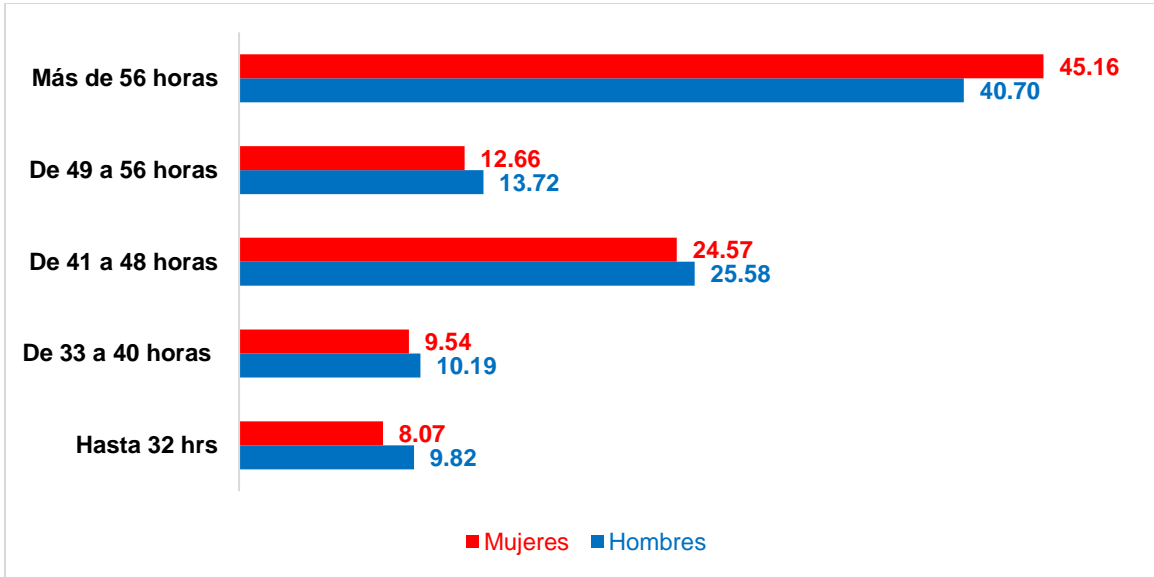
La figura 2.9 muestra el porcentaje de población del grupo 83, por sexo para el año 2018. En ella se observa que es el Estado de México, la entidad federativa que mayor participación de población ocupada tanto masculina como femenina tiene de este grupo con el 7.99 % y el 2.98 % respectivamente.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2018

Figura 2.9 Porcentaje de población ocupada del grupo 83: Conductores de transporte y maquinaria móvil, por sexo y por entidad federativa, 2018

En relación con las horas trabajadas, tanto los hombres como las mujeres tiene el mayor porcentaje en el rango de “más de 56 horas” trabajadas a la semana. La figura 2.10 muestra los cinco rangos de horas trabajadas de la población ocupada en el grupo 83 a nivel nacional y por sexo.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2018

**Figura 2.10 Porcentaje de las horas laboradas de la población ocupada en el grupo 83:
Conductores de transporte y maquinaria móvil, por sexo, 2018**

3. Panorama laboral de los Conductores de transporte y maquinaria móvil por grupo unitario, 2010 vs. 2018

El presente capítulo presenta el panorama laboral de los “Conductores de transporte y maquinaria móvil” por género a nivel de grupo unitario para los años 2010 y 2018.

3.1 Condiciones laborales de los Conductores de transporte y maquinaria móvil, 2010

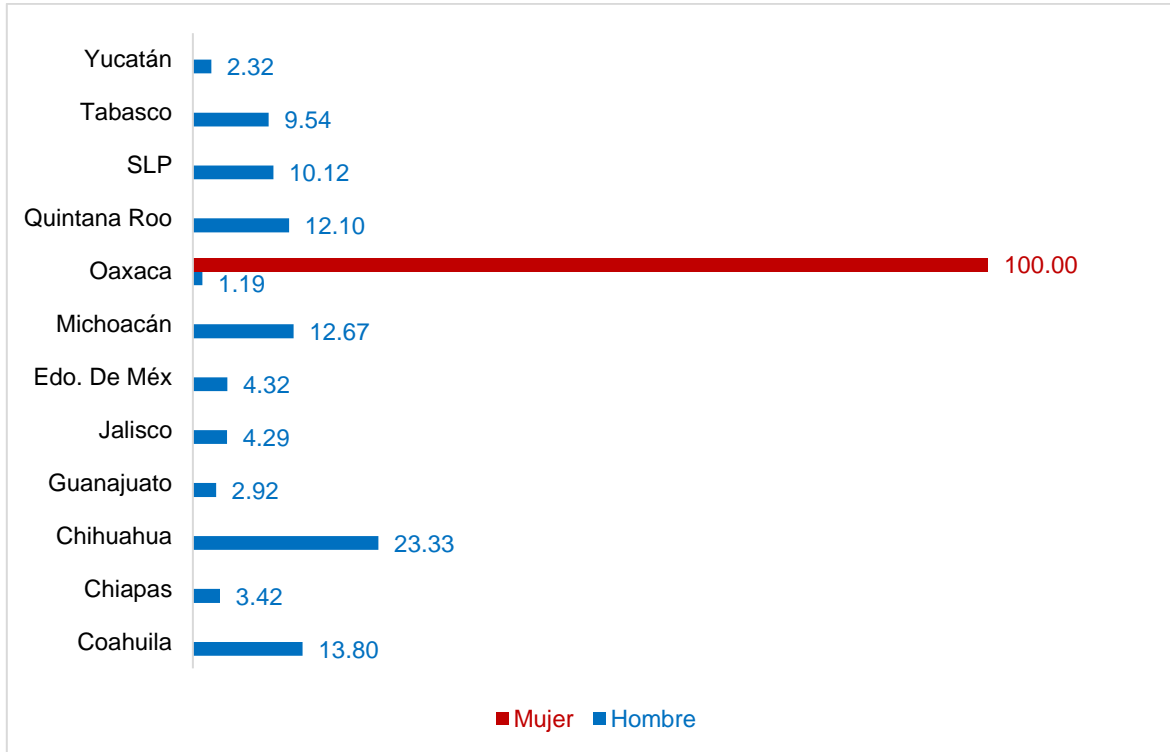
Como se mencionó en el capítulo anterior, para el año 2010, la población ocupada en el grupo 83: *Conductores de transporte y maquinaria móvil*, estaba compuesta de 94.97 % hombres y 5.03 % mujeres. A continuación, se presenta los resultados de las estimaciones realizadas por grupo unitario y por género de este grupo, dichas estimaciones son cálculos propios con base en los microdatos de la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH) 2010.

3.1.1 Grupo 8301: Supervisores de conductores de transporte y de maquinaria móvil, por género

De la población ocupada en este grupo, 96.81 % son trabajadores hombres y 3.19 % son mujeres. 82.18 % de los trabajadores hombres fue subordinado, el resto trabajo por su cuenta (17.82 %), por su parte, el 100 % de las mujeres fue subordinada.

En relación con las horas trabajadas de los hombres, 2.23 % trabaja hasta 32 horas, 15.88 % trabaja de 33 a 40 horas, 14.23 % trabaja de 41 a 48 horas, 7.24 % trabaja de 49 a 56 horas, y 60.42 % trabaja más de 56 horas. En el caso de las mujeres, 100 % trabaja de 41 a 48 horas.

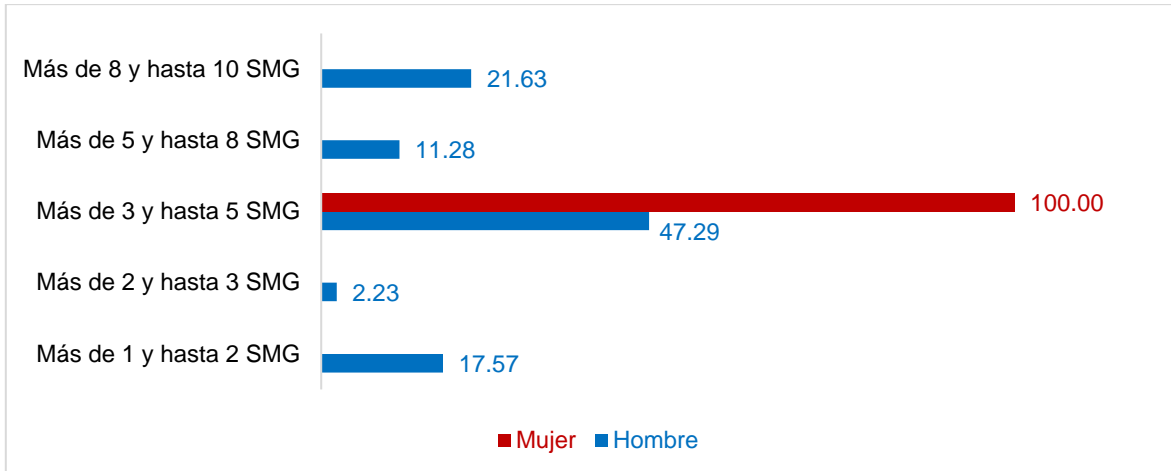
Por entidad federativa, la figura 3.1 muestra la distribución porcentual de los trabajadores de este grupo unitario, en ella se observa que es Chihuahua la entidad federativa que mayor participación de trabajadores hombres tuvo con 23.33 %; por el lado de las trabajadoras mujeres, 100 % de ellas se concentra en el estado de Oaxaca, según registros y estimaciones de los microdatos.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2010

Figura 3.1 Porcentaje de los trabajadores del grupo 8301: Supervisores de conductores de transporte y de maquinaria móvil, por sexo y por entidad federativa, 2010

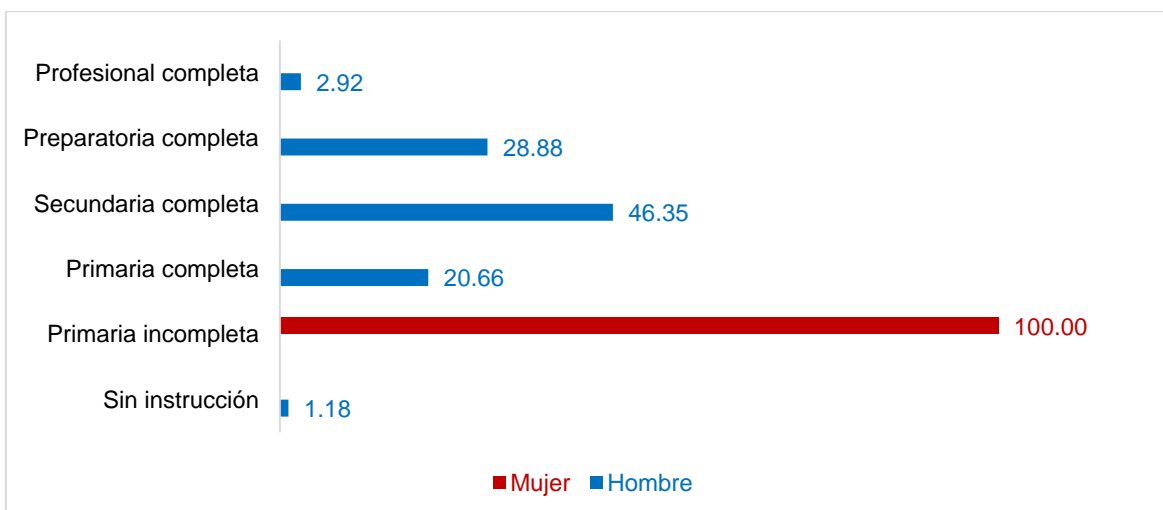
La figura 3.2 muestra el ingreso mensual (agrupado en salarios mínimos general promedio) que obtienen los trabajadores de este grupo, se observa que el 47.29 % de los trabajadores hombres obtienen más de 3 y hasta 5 salarios mínimos para el caso de las mujeres, el 100 % obtiene un ingreso promedio mensual en ese mismo rango, esto es, entre los siete mil y los once mil ochocientos pesos aproximadamente, de acuerdo con el salario mínimo general (SMG) promedio para el 2010 publicado por la Comisión Nacional de los Salarios Mínimos (CONASAMI).



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2010

Figura 3.2 Porcentaje de ingreso mensual de los trabajadores del grupo 8301: Supervisores de conductores de transporte y de maquinaria móvil, por sexo, 2010.

En relación con el nivel de escolaridad, la figura 3.3, muestra el porcentaje de educación formal que tiene los trabajadores de este grupo, en ella se observa que, una parte considerable de los trabajadores hombres tienen nivel de secundaria (46.35 %), mientras que 2.92 % tiene estudios universitarios. Por su parte, las mujeres que laboran en este grupo solo tienen estudios de primaria incompleta.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2010

Figura 3.3 Porcentaje del nivel de escolaridad de los trabajadores del grupo 8301: Supervisores de conductores de transporte y de maquinaria móvil, por sexo, 2010.

3.1.2 Grupo 8311: Pilotos de aviación, por género

De la población ocupada en este grupo, 93.91 % son trabajadores hombres y 6.09 % son mujeres. 100 % de los trabajadores tanto hombres como mujeres fueron subordinados.

En relación con las horas trabajadas de los hombres, 8.94 % trabaja de 33 a 40 horas, 4.68 % trabaja de 49 a 56 horas, y 86.38 % trabaja más de 56 horas. En el caso de las mujeres, el 100 % trabaja hasta 32 horas a la semana.

Por entidad federativa, solo hubo participación en tres entidades federativas por parte de los trabajadores hombres: Estado de México con 86.38 %, Yucatán con 10.44 % y Chiapas con 3.18 %; por el lado de las trabajadoras mujeres, 100 % de ellas se concentra en el estado de Yucatán, según registros y estimaciones de los microdatos.

Respecto al ingreso mensual (agrupado en salarios mínimos general promedio) que obtienen los trabajadores de este grupo, se obtuvieron las siguientes estimaciones: por parte de los trabajadores hombres, 3.18 % tiene un ingreso mensual entre más de 8 y hasta 10 SMG y 96.82 % obtienen más de 10 SMG; por su parte, 100 % de las mujeres obtienen un ingreso de más de 10 SMG.

Con relación al nivel de escolaridad, los cálculos estimados muestran el porcentaje de educación formal que tiene los trabajadores de este grupo, por parte de los trabajadores hombres, 5.76 % tienen nivel de preparatoria completa, 3.18 % profesional incompleta y 91.06 % profesional completa. Por su parte, las mujeres que laboran en este grupo solo tiene estudios de secundaria completa.

3.1.3 Grupo 8321: Capitanes y conductores de transporte marítimo, por género

De la población ocupada en este grupo, 100 % son trabajadores hombres. El 100 % de los trabajadores fueron subordinados.

En relación con las horas trabajadas, 30.80 % trabaja hasta 32 horas, el 64.81 % de 41 a 48 horas y 4.39 % trabaja más de 56 horas.

Por entidad federativa, la distribución porcentual de los trabajadores según registros y estimaciones de los microdatos fueron: 30.80 % trabajó en Baja California, 64.76 % en Quintana Roo y 4.39 % en Sonora.

Las estimaciones para el ingreso mensual (agrupado en salarios mínimos general promedio) que obtienen los trabajadores de este grupo dieron como resultado que el 31 % obtienen un ingreso de más de 3 y hasta 5 SMG, el 65 % obtienen un ingreso de más de 5 y hasta 8 SMG y sólo el 4 % obtiene un ingreso de más de 10 SMG.

Con relación al nivel de escolaridad, el porcentaje de educación formal que tiene los trabajadores de este grupo, se obtuvo que, un porcentaje considerable tienen nivel de secundaria completa (64 %), el resto cuenta con escolaridad primaria incompleta, de acuerdo con los registros y estimaciones de los microdatos.

3.1.4 Grupo 8322: Oficiales y marineros de cubierta y prácticos, por género

De la población ocupada en este grupo, 80.75 % son trabajadores hombres y 19.25 % son mujeres. Tanto los trabajadores hombres como las mujeres fueron trabajadores subordinados.

En relación con las horas trabajadas de los hombres, 100 % trabaja más de 56 horas. En el caso de las mujeres, 100 % trabaja de 41 a 48 horas.

Por entidad federativa, las estimaciones de la distribución porcentual de los trabajadores hombres dieron como resultado que éstos se concentraron en el estado de Oaxaca, mientras que, por el lado de las mujeres, 100 % de ellas se concentró en el estado de Baja California, según registros y estimaciones de los microdatos.

Los cálculos para estimar el ingreso mensual (agrupado en salarios mínimos general promedio) que obtienen los trabajadores de este grupo, nos da como resultados que tanto los trabajadores hombres como las mujeres obtienen más de 3 y hasta 5 salarios mínimos.

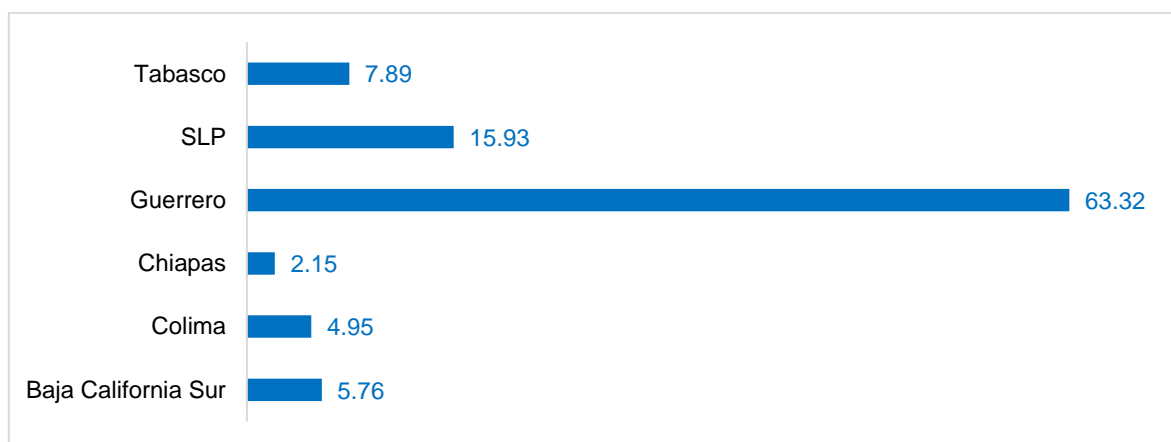
Con relación al nivel de escolaridad, el porcentaje de educación formal que tiene los trabajadores de este grupo, nos da como resultado para ambos géneros, un nivel de primaria incompleta.

3.1.5 Grupo 8324: Conductores de pequeñas embarcaciones (lanchas, botes, trajineras, etcétera), por género

De la población ocupada en este grupo, 100 % son trabajadores son hombres. El 32.61 % de los trabajadores fueron subordinados, el resto trabajo por su cuenta (67.39 %).

En relación con las horas trabajadas, 28.32 % trabaja hasta 32 horas, 56.69 % trabaja de 49 a 56 horas y 4.99 % trabaja más de 56 horas.

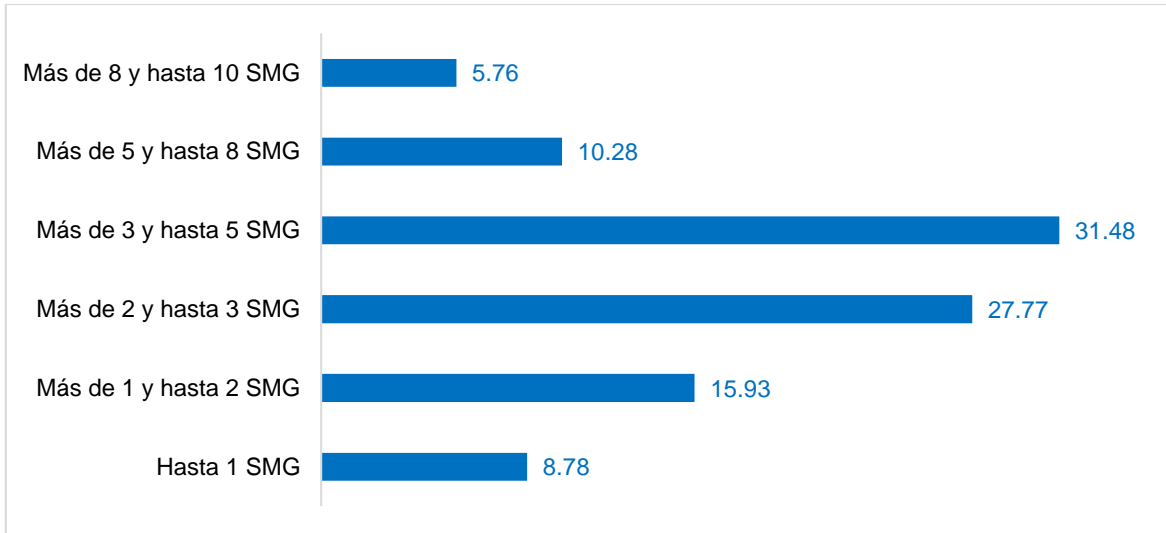
Por entidad federativa, la figura 3.4 muestra la distribución porcentual de los trabajadores de este grupo unitario, en ella se observa que es Guerrero la entidad federativa que mayor participación de trabajadores tuvo con el 63.32 %, la entidad federativa con el menor porcentaje de trabajadores en este grupo fue Chiapas con 2.15 %, según registros y estimaciones de los microdatos.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2010

Figura 3.4 Porcentaje de los trabajadores hombres del grupo 8324: Conductores de pequeñas embarcaciones, 2010

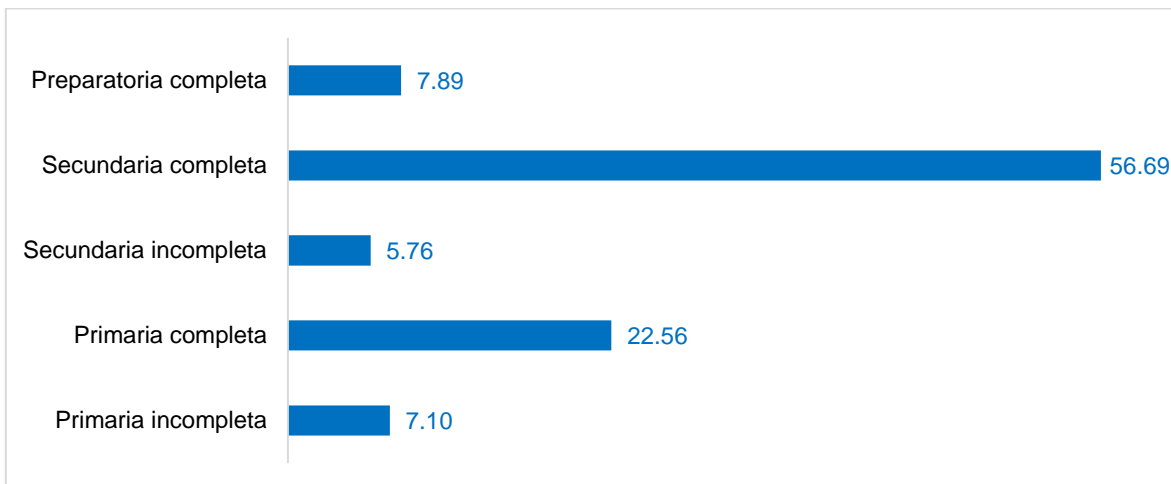
La figura 3.5 muestra el ingreso mensual (agrupado en salario mínimo general promedio) que obtienen los trabajadores de este grupo, se observa que 31.48 % de los trabajadores obtienen más de 3 y hasta 5 SMG, solo 5.76 % obtiene más de 8 y hasta 10 SMG, de acuerdo con las estimaciones realizadas.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2010

Figura 3.5 Porcentaje de ingreso mensual de los trabajadores hombres del grupo 8324: Conductores de pequeñas embarcaciones, 2010.

Con relación al nivel de escolaridad, la figura 3.6, muestra el porcentaje de educación formal que tiene los trabajadores de este grupo, en ella se observa que, un porcentaje considerable tienen nivel de secundaria completa (56.69 %), mientras que sólo 7.89 % tiene estudios de nivel medio superior.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2010

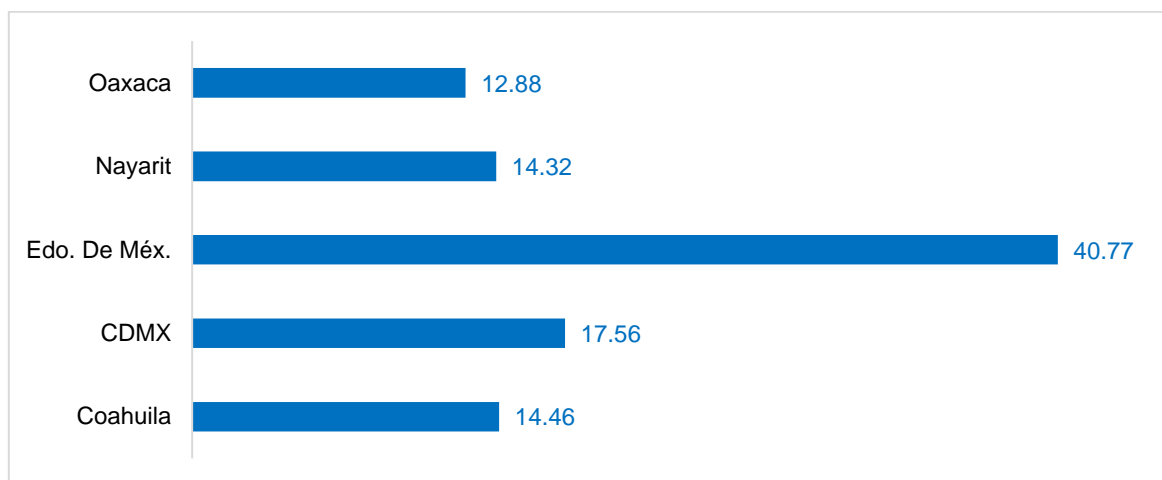
Figura 3.6 Porcentaje del nivel de escolaridad de los trabajadores hombres del grupo 8324: Conductores de pequeñas embarcaciones, 2010.

3.1.6 Grupo 8331: Conductores de transporte en vías férreas (tren metro y tren ligero), por género

De la población ocupada en este grupo, 100 % son trabajadores hombres. El total de los trabajadores fue subordinado.

En relación con las horas trabajadas, 28.27 % trabaja hasta 32 horas, 7.72 % trabaja de 33 a 40 horas, 41.67 % trabaja de 41 a 48 horas, 12.50 % trabaja de 49 a 56 horas, y 9.84 % trabaja más de 56 horas.

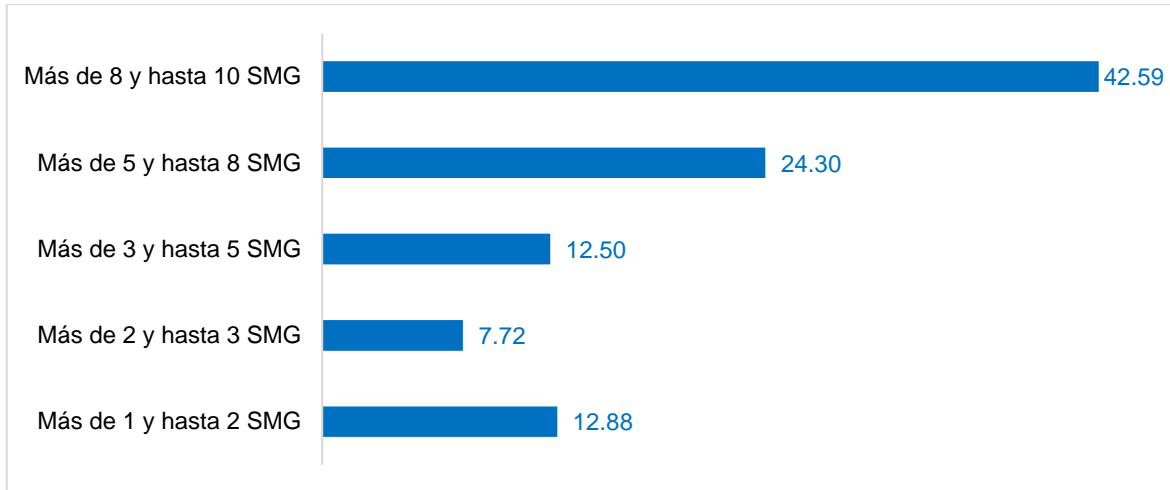
Por entidad federativa, la figura 3.7 muestra la distribución porcentual de los trabajadores de este grupo unitario, en ella se observa que es el Estado de México la entidad federativa que mayor participación tuvo con 40.77 %, el estado que presentó menor participación de este grupo fue Oaxaca con 12.88 %, según registros y estimaciones de los microdatos.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2010

Figura 3.7 Porcentaje de los trabajadores hombres del grupo 8331: Conductores de transportes en vías férreas y por entidad federativa, 2010

La figura 3.8 muestra el ingreso mensual (agrupado en salarios mínimos general promedio) que obtienen los trabajadores de este grupo, se observa que 42.59 % obtienen más de 8 y hasta 10 salarios mínimos.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2010

Figura 3.8 Porcentaje de ingreso mensual de los trabajadores del grupo 8331: Conductores de transporte en vías férreas, 2010.

Con relación al nivel de escolaridad, los resultados de las estimaciones sobre la educación formal que tiene los trabajadores de este grupo fueron: 71.22 % preparatoria completa, 14.46 % preparatoria incompleta y 14.32 % secundaria completa.

3.1.7 Grupo 8341: Conductores de camiones, camionetas y automóviles de carga, por género

De la población ocupada en este grupo, 95.18 % son trabajadores hombres y 4.82 % son mujeres. El 90.95 % de los trabajadores hombres fue subordinado y el 7.11 trabajo por su cuenta. Por su parte, las mujeres que laboran en este grupo, 85.14 % fueron subordinadas y 14.86 % trabajó por su cuenta.

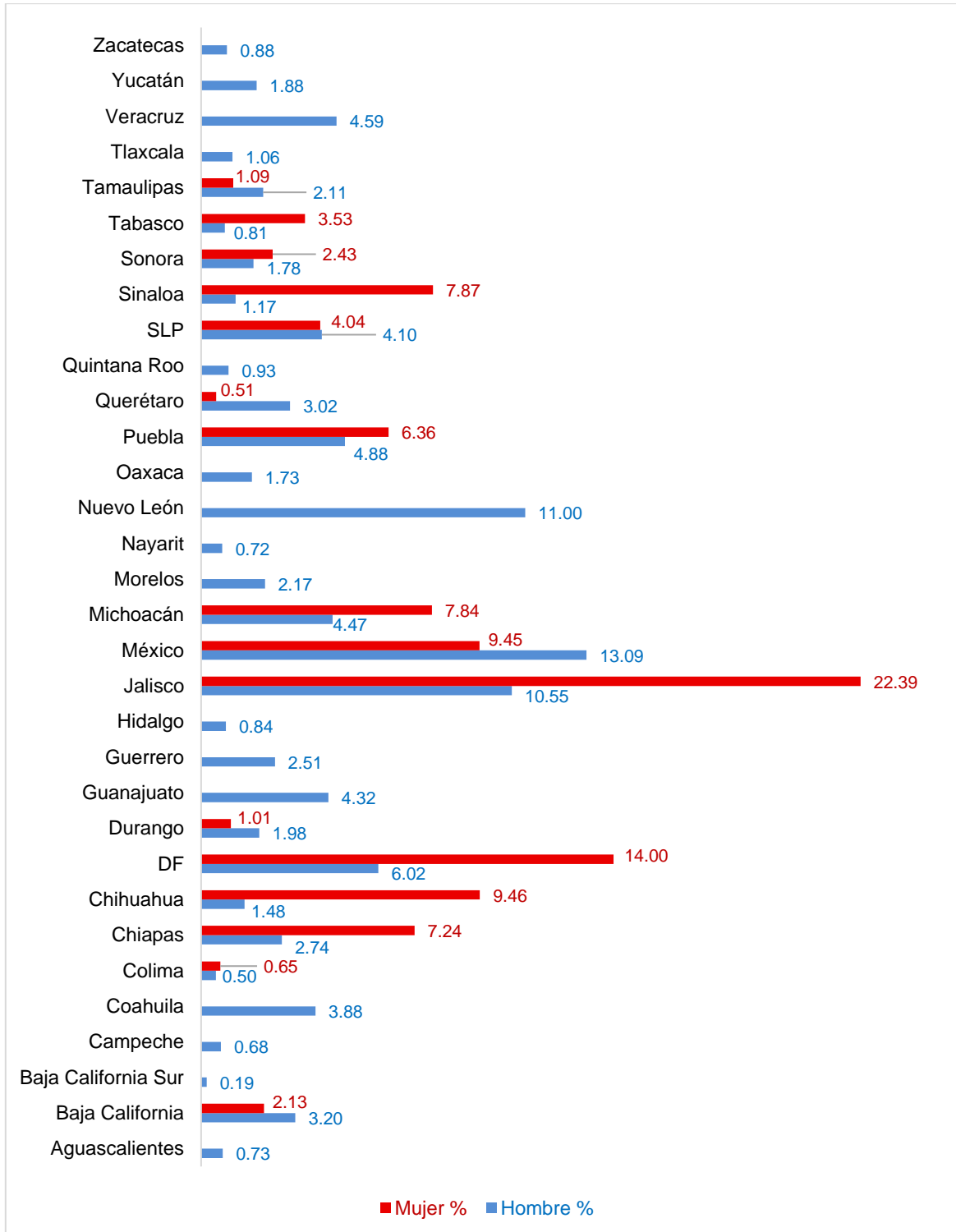
En relación con las horas trabajadas de los hombres, 10.70 % trabaja hasta 32 horas, 10.37 % trabaja de 33 a 40 horas, 26.25 % trabaja de 41 a 48 horas, 15.06 % trabaja de 49 a 56 horas, y 37.62 % trabaja más de 56 horas. En el caso de las mujeres, 11.32 % trabaja hasta 32 horas, 14.16 % trabaja de 33 a 40 horas, 45.59 % trabaja de 41 a 48 horas, 19.79 % trabaja de 49 a 56 horas, y 9.14 % trabaja más de 56 horas.

Por entidad federativa, la figura 3.9 muestra la distribución porcentual de los trabajadores de este grupo unitario, en ella se observa que es el Estado de México

la entidad federativa que mayor participación de trabajadores hombres tuvo con 13.09 %, el estado con la menor participación de trabajadores hombres fue en Baja California Sur con 0.19 %; por el lado de las trabajadoras mujeres sólo hubo participación en 16 de las 32 entidades federativas del país, la entidad federativa con la mayor participación fue Jalisco con 22.39 % y Querétaro el estado con la menor participación con 0.51 %, según registros y estimaciones de los microdatos.

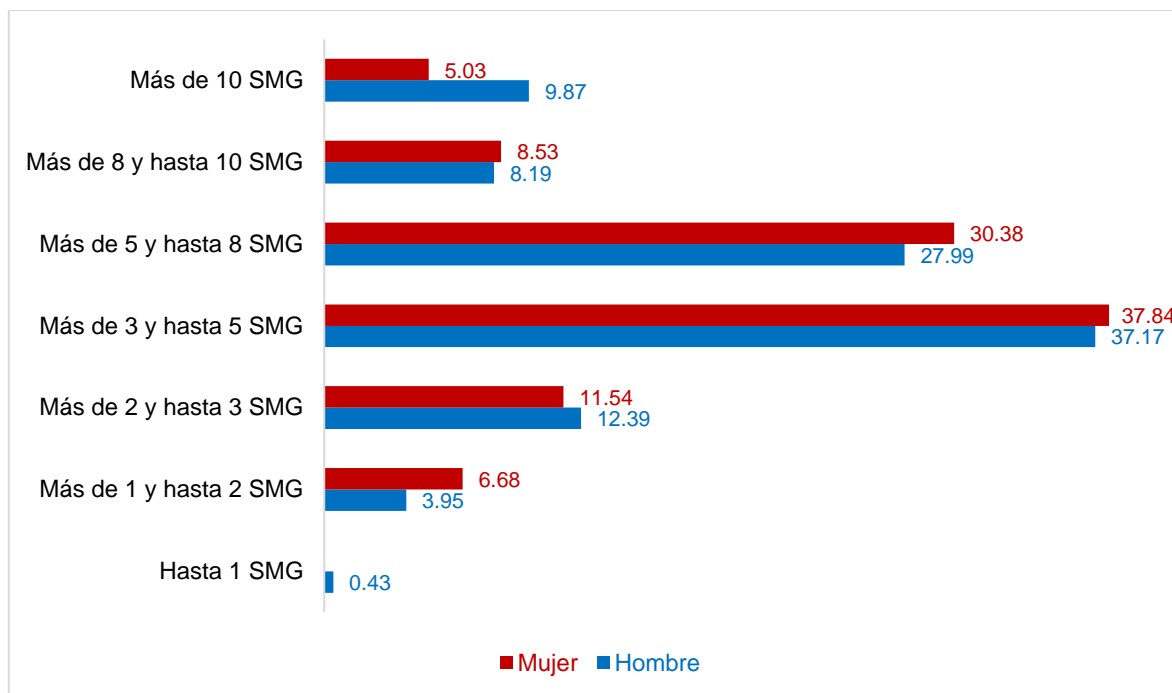
De las 16 entidades federativas donde hay participación de la mujer, en nueve estados son ellas las que están por encima de la participación de su contraparte masculina. Por ejemplo, para los estados de Chiapas, Chihuahua, Ciudad de México, Jalisco, Sinaloa y Tabasco, la brecha que hay entre el porcentaje de población ocupada femenina y el porcentaje de participación de los trabajadores masculinos es bastante amplia.

La figura 3.10 muestra el ingreso mensual (agrupado en salarios mínimos general promedio) que obtienen los trabajadores de este grupo, se observa que el mayor porcentaje de trabajadores de ambos géneros obtiene un ingreso entre más de 3 y hasta 5 salarios mínimos, de acuerdo con el salario mínimo general (SMG) promedio para el 2010 publicado por la Comisión Nacional de los Salarios Mínimos (CONASAMI), un porcentaje muy bajo de los trabajadores hombres obtiene hasta un salario mínimo, para el caso de las mujeres en este rango de ingresos, no se tiene registro.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2010

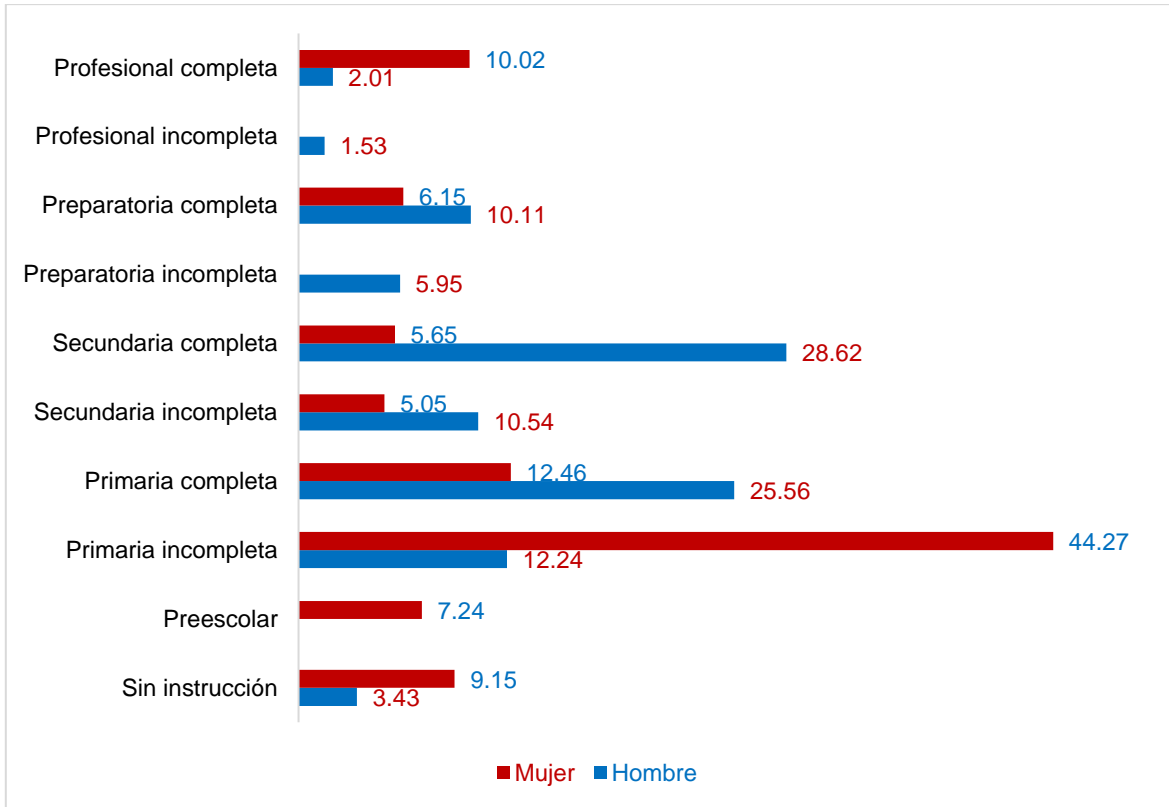
Figura 3.9 Porcentaje de los trabajadores del grupo 8341: Conductores de camiones, camionetas y automóviles de carga, por sexo y por entidad federativa, 2010



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2010

Figura 3.10 Porcentaje de ingreso mensual de los trabajadores del grupo 8341: Conductores de camiones, camionetas y automóviles de carga, por sexo, 2010.

Con relación al nivel de escolaridad, la figura 3.11, muestra el porcentaje de educación formal que tiene los trabajadores de este grupo, en ella se observa que, 28.62 % de los trabajadores hombres tienen nivel de secundaria completa, mientras que sólo 2.01 % tiene estudios universitarios. Por su parte, las mujeres que laboran en este grupo, un porcentaje considerable (44.27 %) tiene estudios de primaria incompleta, sin embargo, el porcentaje en estudios profesionales tienen un porcentaje mayor que su contraparte masculina (10.02 %).



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2010

Figura 3.11 Porcentaje del nivel de escolaridad de los trabajadores del grupo 8341: Conductores de camiones, camionetas y automóviles de carga, por sexo, 2010.

3.1.8 Grupo 8342: Conductores de autobuses, camiones, camionetas, taxis y automóviles de pasajeros, por género

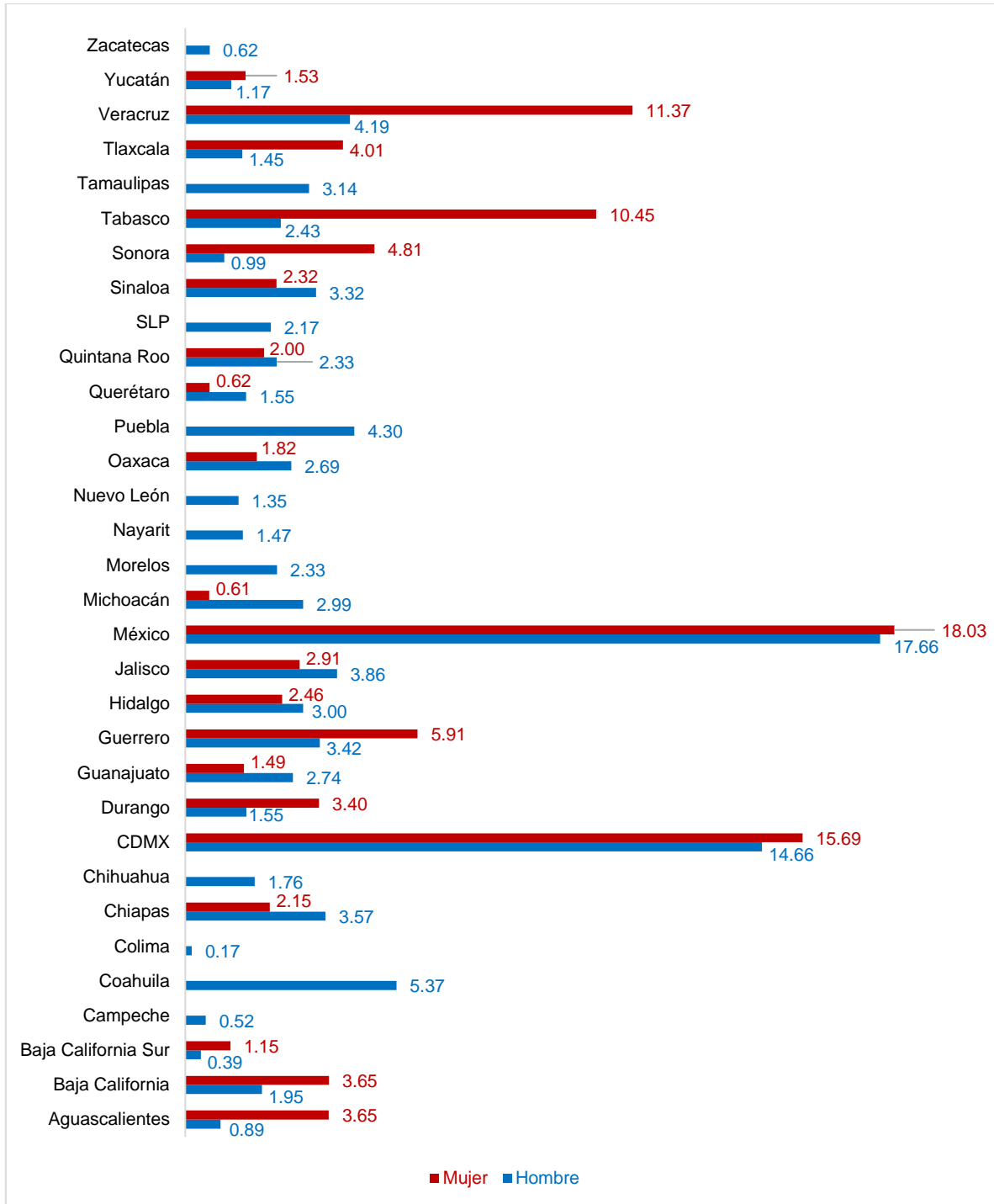
De la población ocupada en este grupo, 95.25 % son trabajadores hombres y 4.75 % son mujeres. El 78.06 % de los trabajadores hombres fue subordinado, el resto trabajo por su cuenta (21.94 %), por su parte, 90.18 % de las mujeres fue subordinada y 9.82 % trabajo por su cuenta.

En relación con las horas trabajadas de los hombres, 7.43 % trabaja hasta 32 horas, 8.68 % trabaja de 33 a 40 horas, 16.61 % trabaja de 41 a 48 horas, 8.75 % trabaja de 49 a 56 horas, y 58.53 % trabaja más de 56 horas. En el caso de las mujeres, 5.46 % trabaja hasta 32 horas, 24.17 % trabaja de 33 a 40 horas, 10.48 % trabaja de 41 a 48 horas, 11.26 % trabaja de 49 a 56 horas, y 48.64 % trabaja más de 56 horas.

Por entidad federativa, la figura 3.12 muestra la distribución porcentual de los trabajadores de este grupo unitario, en ella se observa que las entidades federativas que mayor participación de trabajadores hombres tienen fueron el estado de México con 17.66 % y la Ciudad de México con 14.66 %; los estados con la menor participación laboral masculina fueron Colima con 0.17 %, Baja California Sur con 0.39 % y Campeche con 0.52 %, éstas solo por citar algunas. Su contraparte femenina tuvo mayor presencia laboral en el estado de México con 18.03 %, la Ciudad de México con 15.69 %, Veracruz con 11.37 % y Tabasco con 10.45 %, las entidades federativas con menor participación de la fuerza laboral femenina fueron: Michoacán con 0.61 % y Querétaro con 0.62 %; cabe señalar las mujeres solo tuvieron presencia en 21 de los 32 estados del país, según registros y estimaciones de los microdatos.

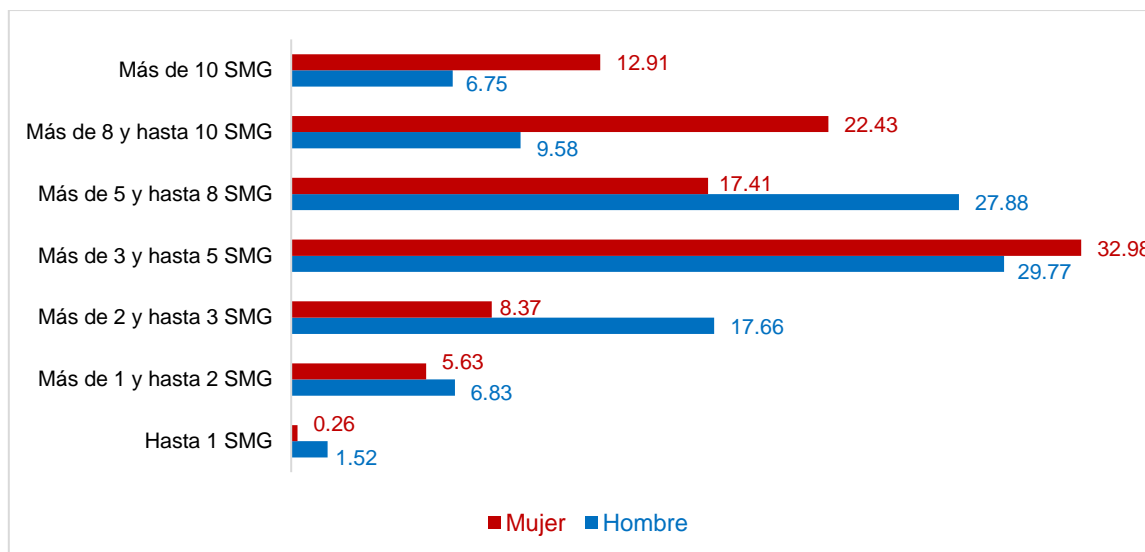
La figura 3.13 muestra el ingreso mensual (agrupado en salarios mínimos general promedio) que obtienen los trabajadores de este grupo, se observa que 29.77 % de los trabajadores hombres obtienen más de 3 y hasta 5 salarios mínimos, para el caso de las mujeres, 32.98 % obtiene un ingreso promedio mensual en ese mismo rango, esto es, entre los siete mil y los once mil ochocientos pesos aproximadamente, de acuerdo con el salario mínimo general (SMG) promedio para el 2010 publicado por la Comisión Nacional de los Salarios Mínimos (CONASAMI).

Con relación al nivel de escolaridad, la figura 3.14, muestra el porcentaje de educación formal que tiene los trabajadores de este grupo, en ella se observa que, un porcentaje considerable de los trabajadores hombres tienen nivel de secundaria completa (33.10 %), mientras que solo 4.43 % tiene estudios universitarios. Por su parte, el mayor porcentaje de escolaridad de las mujeres que laboran en este grupo tiene estudios de secundaria completa (35.24 %), un porcentaje muy bajo tiene estudios profesionales completos (1.01 %).



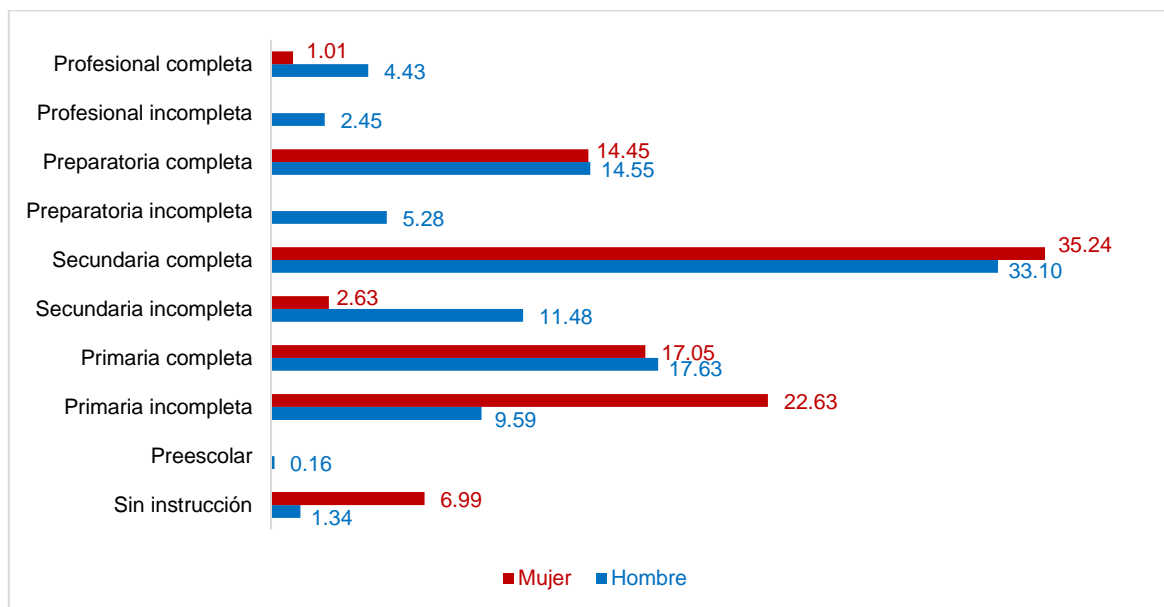
Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2010

Figura 3.12 Porcentaje de los trabajadores del grupo 8342: Conductores de autobuses, camiones, camionetas, taxis y automóviles de pasajeros, por sexo y por entidad federativa, 2010



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2010

Figura 3.13 Porcentaje de ingreso mensual de los trabajadores del grupo 8342: Conductores de autobuses, camiones, camionetas, taxis y automóviles de pasajeros, por sexo, 2010.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2010

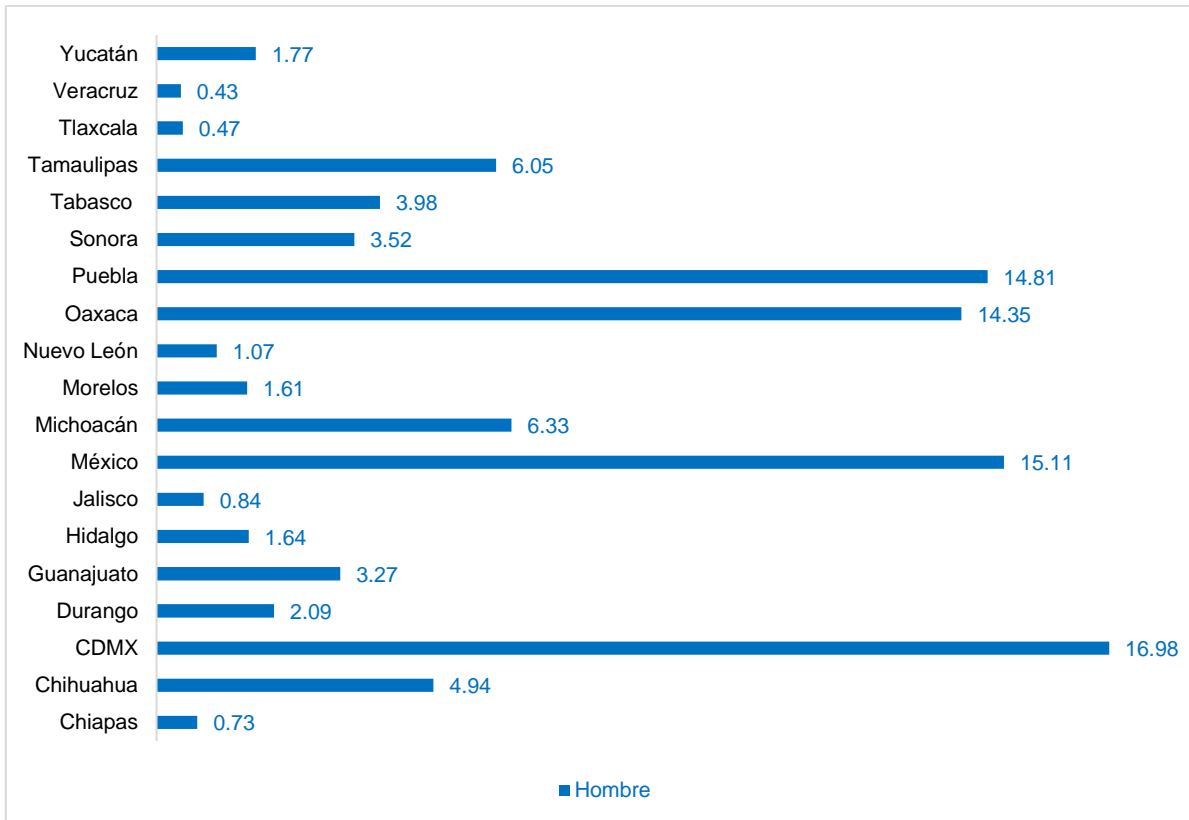
Figura 3.14 Porcentaje del nivel de escolaridad de los trabajadores del grupo 8342: Conductores de autobuses, camiones, camionetas, taxis y automóviles de pasajeros, por sexo, 2010.

3.1.9 Grupo 8343: Choferes en casas particulares, por género

De la población ocupada en este grupo, 100 % de los trabajadores son hombres. El 95.06 % de los trabajadores fue subordinado, el resto trabajo por su cuenta.

En relación con las horas trabajadas, 14.57 % trabaja hasta 32 horas, 2.43 % trabaja de 33 a 40 horas, 17.48 % trabaja de 41 a 48 horas, 19.75 % trabaja de 49 a 56 horas, y 45.78 % trabaja más de 56 horas.

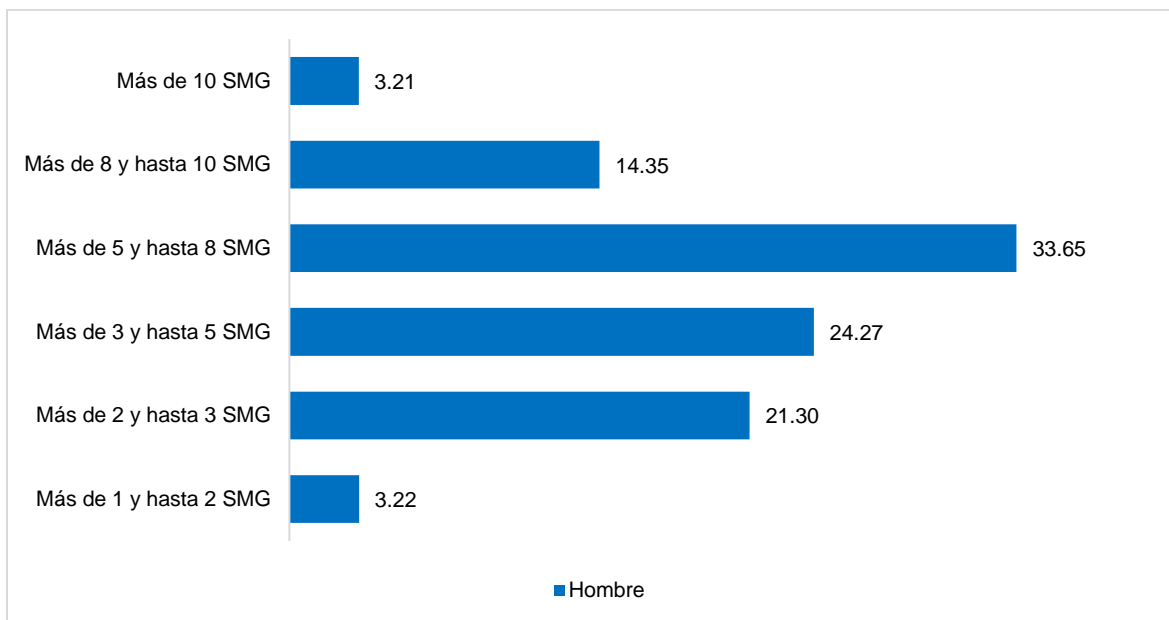
Por entidad federativa, la figura 3.15 muestra la distribución porcentual de los trabajadores de este grupo unitario, en ella se observa que es la Ciudad de México la entidad federativa que mayor participación tuvo con 16.98 %; los estados con menor participación laboral fueron Veracruz y Tlaxcala con 0.43 % y 0.47 % respectivamente, según registros y estimaciones de los microdatos.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2010

Figura 3.15 Porcentaje de los trabajadores del grupo 8343: Choferes en casas particulares, por entidad federativa, 2010

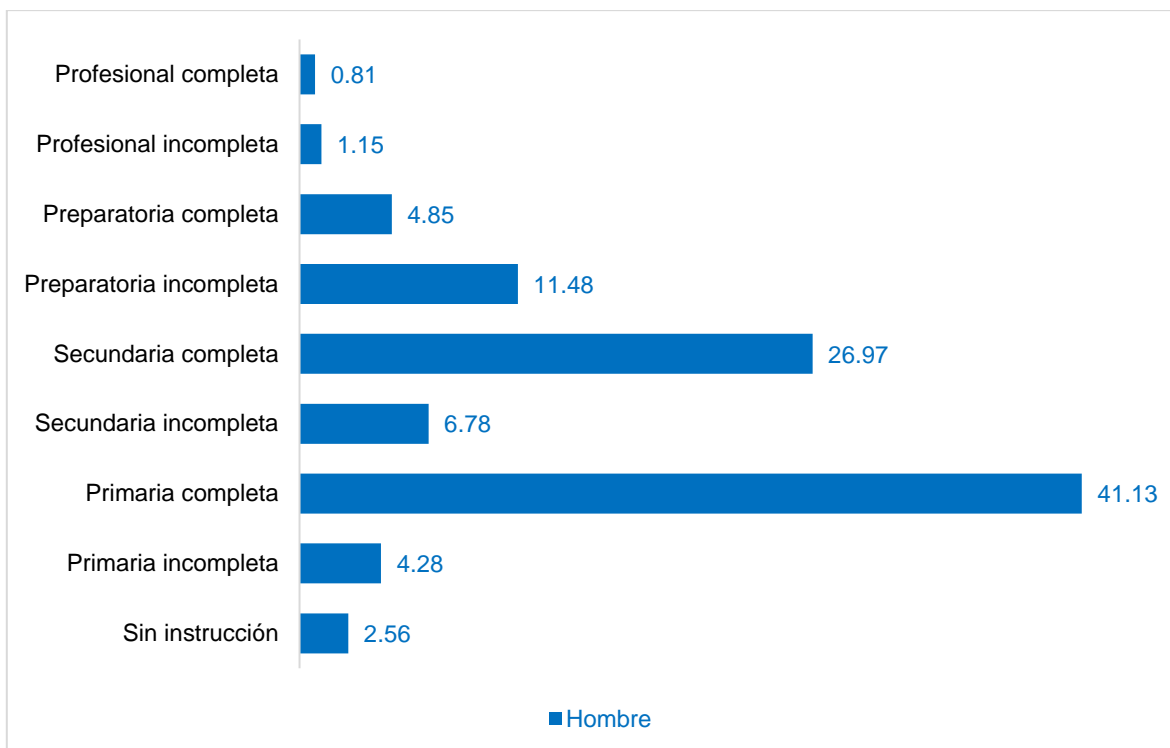
La figura 3.16 muestra el ingreso mensual (agrupado en salarios mínimos general promedio) que obtienen los trabajadores de este grupo, se observa que 33.65 % de los trabajadores obtienen más de 5 y hasta 8 salarios mínimos, de acuerdo con el salario mínimo general (SMG) promedio para el 2010 publicado por la Comisión Nacional de los Salarios Mínimos (CONASAMI).



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2010

Figura 3.16 Porcentaje de ingreso mensual de los trabajadores del grupo 8343: Choferes en casas particulares, 2010.

Con relación al nivel de escolaridad, la figura 3.17, muestra el porcentaje de educación formal que tiene los trabajadores de este grupo, en ella se observa que, un porcentaje considerable de los trabajadores hombres tienen nivel de primaria completa (41.13 %), mientras que sólo 0.81 % tiene estudios universitarios.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2010

Figura 3.17 Porcentaje del nivel de escolaridad de los trabajadores del grupo 8343: Choferes en casas particulares, 2010.

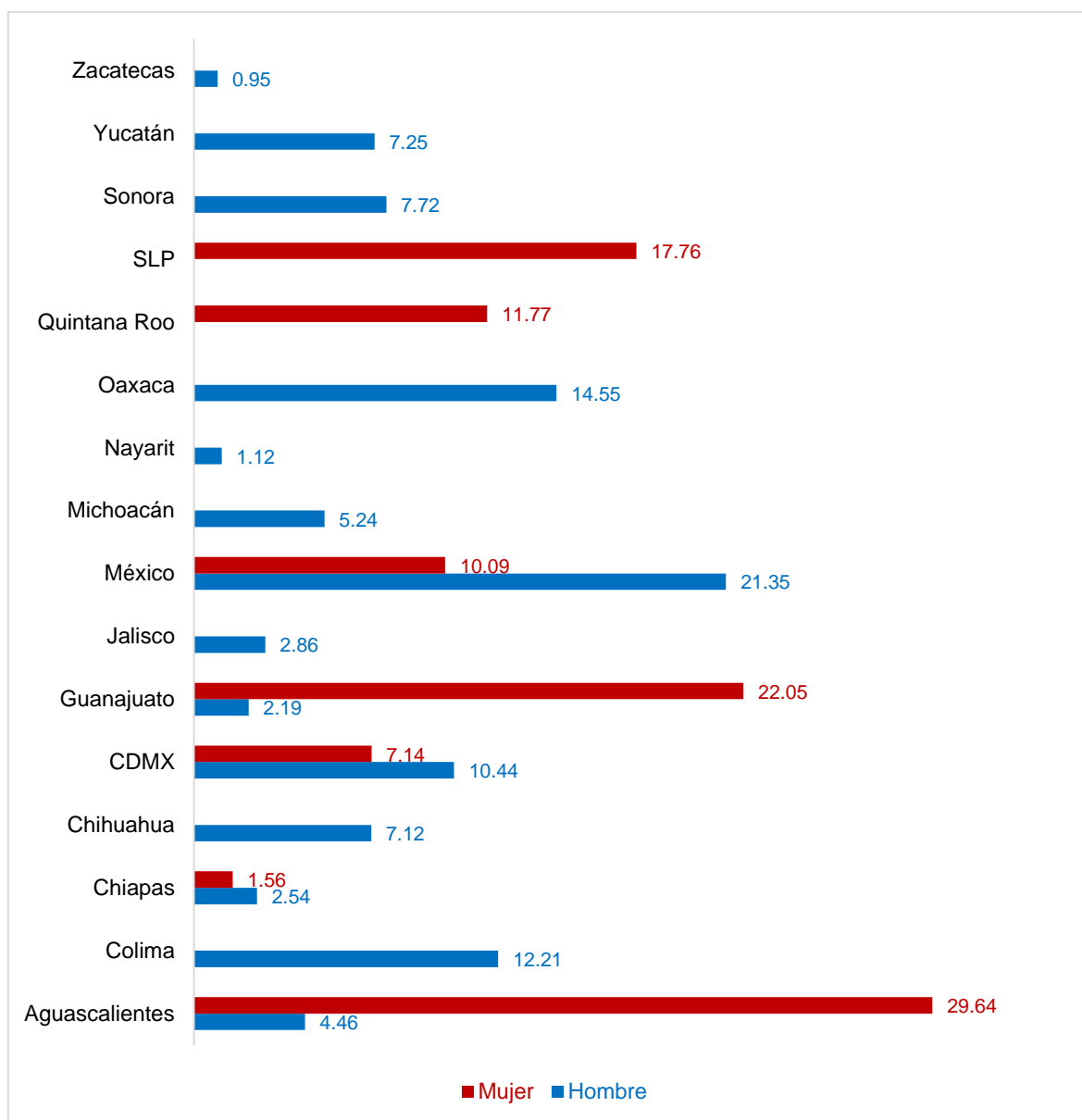
3.1.10 Grupo 8344: Conductores en motocicleta, por género

De la población ocupada en este grupo, 79.79 % son trabajadores hombres y 20.21 % son mujeres. El 87.16 % de los trabajadores hombres fue subordinado, el resto trabajo por su cuenta (12.84 %) y 100 % de las mujeres fue subordinada.

En relación con las horas trabajadas de los hombres, 23.55 % trabaja hasta 32 horas, 8.11 % trabaja de 33 a 40 horas, 34.38 % trabaja de 41 a 48 horas, 4.98 % trabaja de 49 a 56 horas, y 28.98 % trabaja más de 56 horas. En el caso de las mujeres, 29.53 % trabaja hasta 32 horas, 12.13 % trabaja de 33 a 40 horas, 21.57 % trabaja de 41 a 48 horas, 29.64 % trabaja de 49 a 56 horas, y 7.14 % trabaja más de 56 horas.

Por entidad federativa, la figura 3.18 muestra la distribución porcentual de los trabajadores de este grupo unitario, en ella se observa que es el estado de México la entidad federativa que mayor participación de trabajadores hombres tuvo con

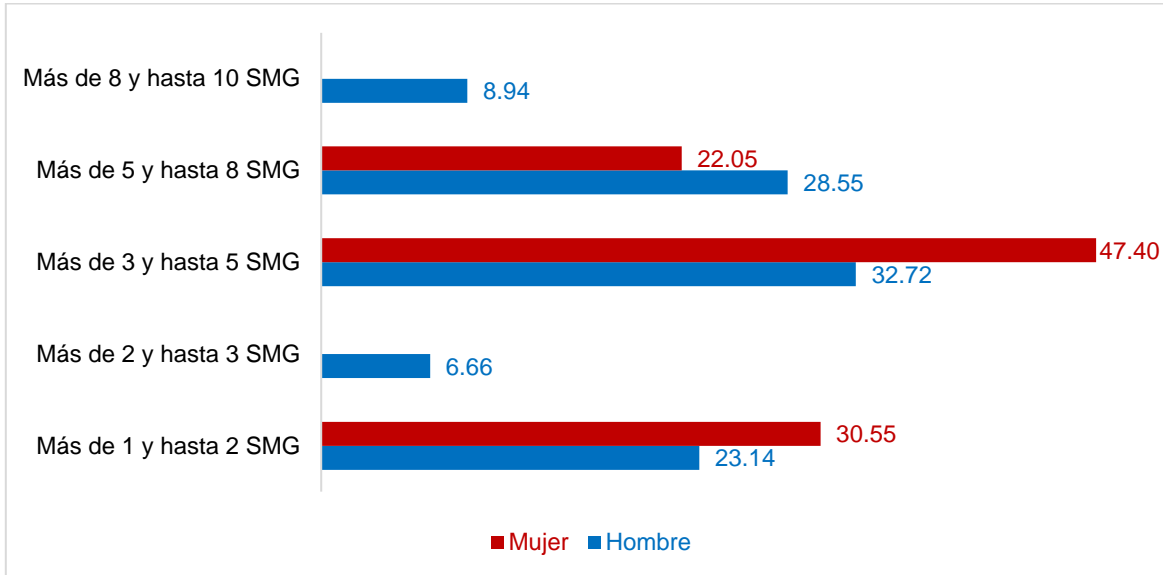
21.35 %; por el lado de las mujeres, 29.64 % de la fuerza laboral se concentra en el estado de Aguascalientes, según registros y estimaciones de los microdatos. Se observa también que hubo estados donde solo hubo participación de un género, tal es el caso de Oaxaca, donde sólo participó la población masculina, por otro lado, los estados de San Luis Potosí y Quintana Roo, sólo participaron las mujeres.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2010

Figura 3.18 Porcentaje de los trabajadores del grupo 8344: Conductores en motocicleta, por sexo y por entidad federativa, 2010

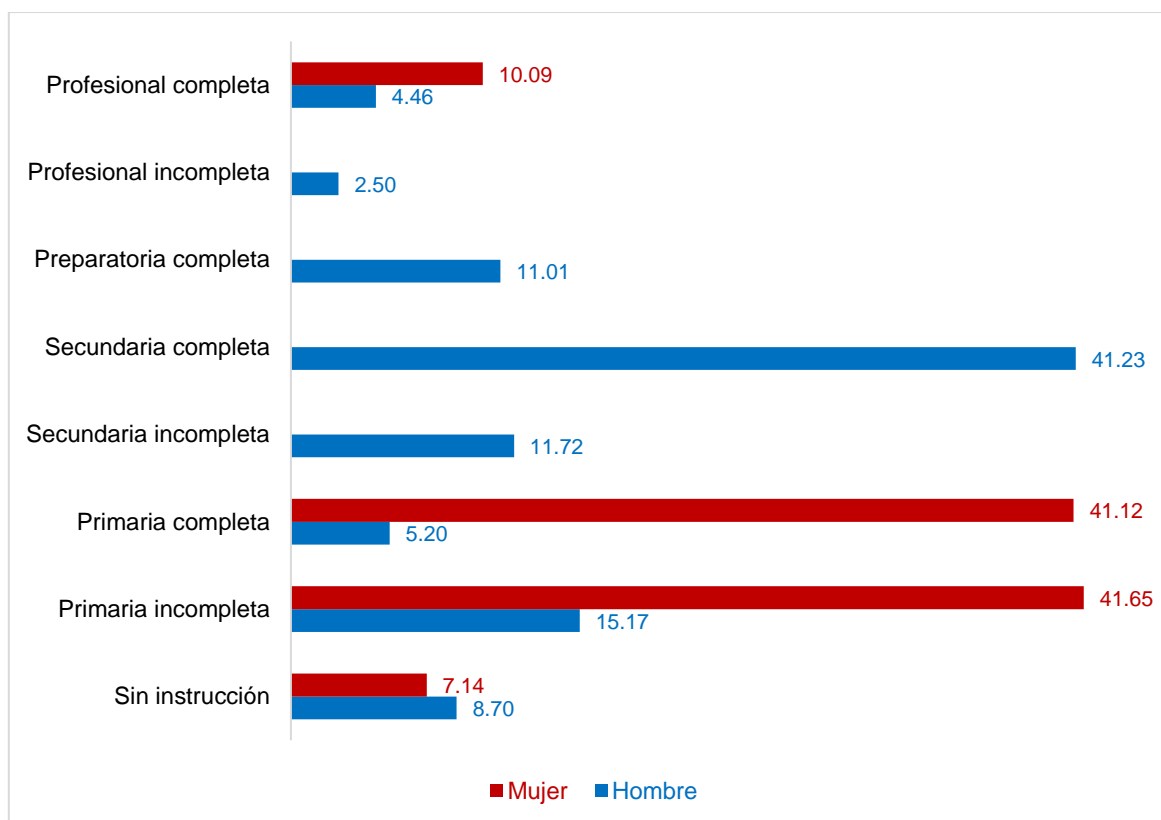
La figura 3.19 muestra el ingreso mensual (agrupado en salarios mínimos general promedio) que obtienen los trabajadores de este grupo, se observa que 32.72 % de los trabajadores hombres obtienen más de 3 y hasta 5 salarios mínimos; para el caso de las mujeres, 47.40 % obtiene un ingreso promedio mensual en ese mismo rango, esto es, entre los siete mil y los once mil ochocientos pesos aproximadamente, de acuerdo con el salario mínimo general (SMG) promedio para el 2010 publicado por la Comisión Nacional de los Salarios Mínimos (CONASAMI).



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2010

Figura 3.19 Porcentaje de ingreso mensual de los trabajadores del grupo 8344: Conductores en motocicleta, por sexo, 2010.

Con relación al nivel de escolaridad, la figura 3.20 muestra el porcentaje de educación formal que tiene los trabajadores de este grupo, en ella se observa que, un porcentaje considerable de los trabajadores hombres tienen nivel de secundaria completa (41.23 %), mientras que solo 4.46 % tiene estudios universitarios. Por su parte, las mujeres que laboran en este grupo tienen estudios de secundaria completa e incompleta, con aproximadamente el mismo porcentaje, 41.12 % y 41.46 % respectivamente y 10 % tiene estudios universitarios completos.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2010

Figura 3.20 Porcentaje del nivel de escolaridad de los trabajadores del grupo 8344: Conductores en motocicleta, por sexo, 2010.

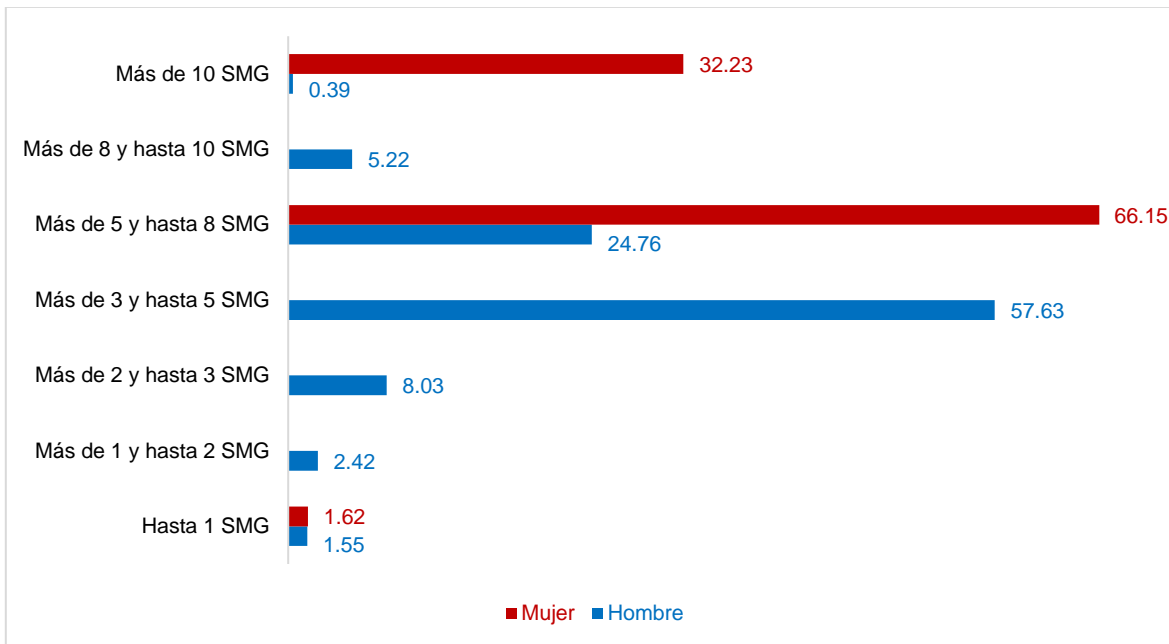
3.1.11 Grupo 8351: Conductores de maquinaria móvil para la construcción y minería, por género

De la población ocupada en este grupo, 90.83 % son trabajadores hombres y 9.17 % son mujeres. El 95.02 % de los trabajadores hombres fue subordinado, el resto trabajo por su cuenta (4.98 %) y 95.65 % de las mujeres fue subordinada y el 4.35 % trabajo por su cuenta.

En relación con las horas trabajadas de los hombres, 5.28 % trabaja hasta 32 horas, 14.54 % trabaja de 33 a 40 horas, 50.92 % trabaja de 41 a 48 horas, 7.95 % trabaja de 49 a 56 horas, y 21.31 % trabaja más de 56 horas. En el caso de las mujeres, 4.35 % trabaja de 33 a 40 horas, 32.23 % trabaja de 41 a 48 horas, 59.56 % trabaja de 49 a 56 horas, y 3.85 % trabaja más de 56 horas.

La figura 3.21 muestra el ingreso mensual (agrupado en salarios mínimos general promedio) que obtienen los trabajadores de este grupo, se observa que 57.63 % de

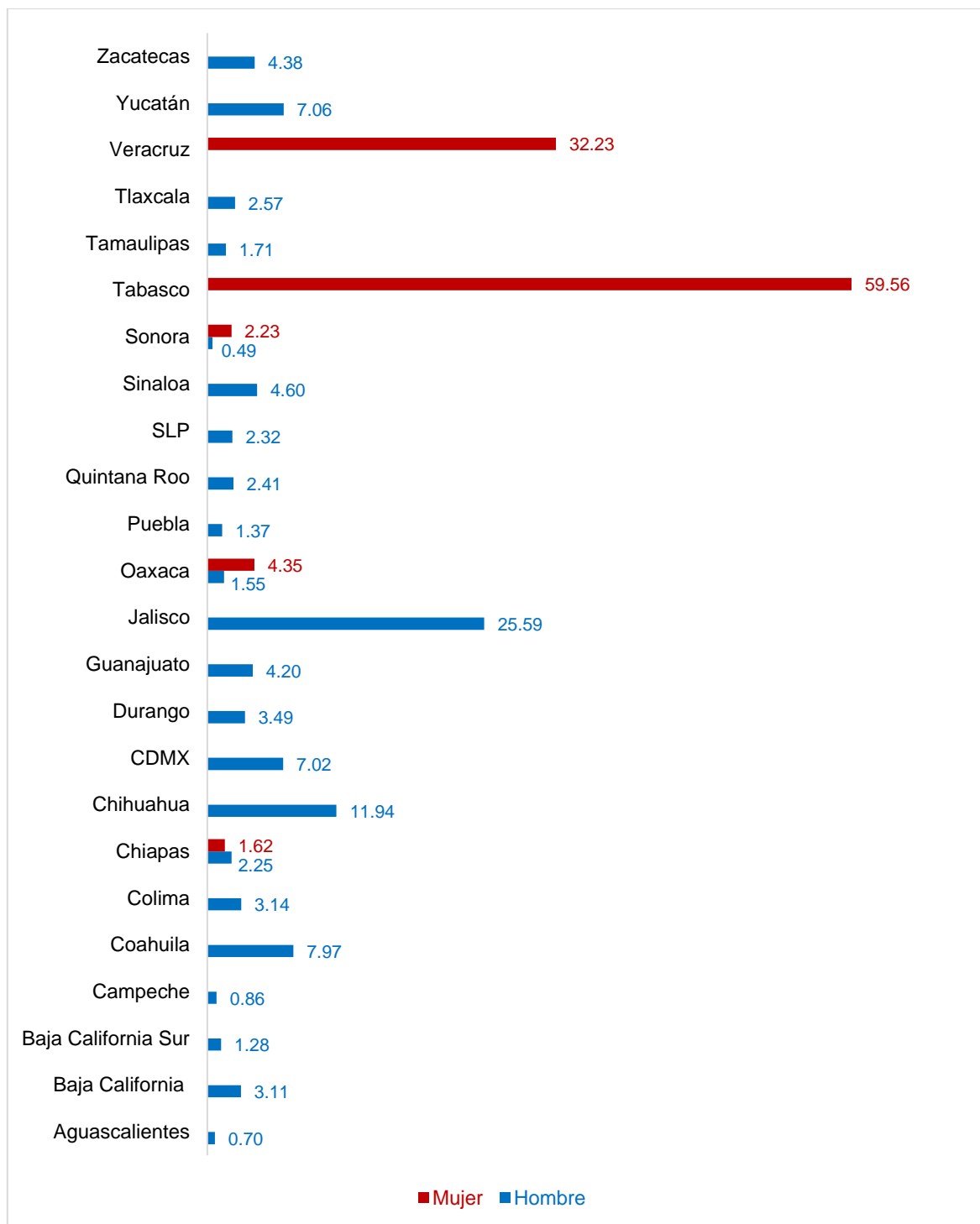
los trabajadores hombres obtienen más de 3 y hasta 5 salarios mínimos; para el caso de las mujeres, 66.15 % obtiene un ingreso promedio mensual de más de 5 y hasta 8 salarios mínimos, de acuerdo con el salario mínimo general (SMG) promedio para el 2010 publicado por la Comisión Nacional de los Salarios Mínimos (CONASAMI).



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2010

Figura 3.21 Porcentaje de ingreso mensual de los trabajadores del grupo 8351: Conductores de maquinaria móvil para la construcción y minería, por sexo, 2010.

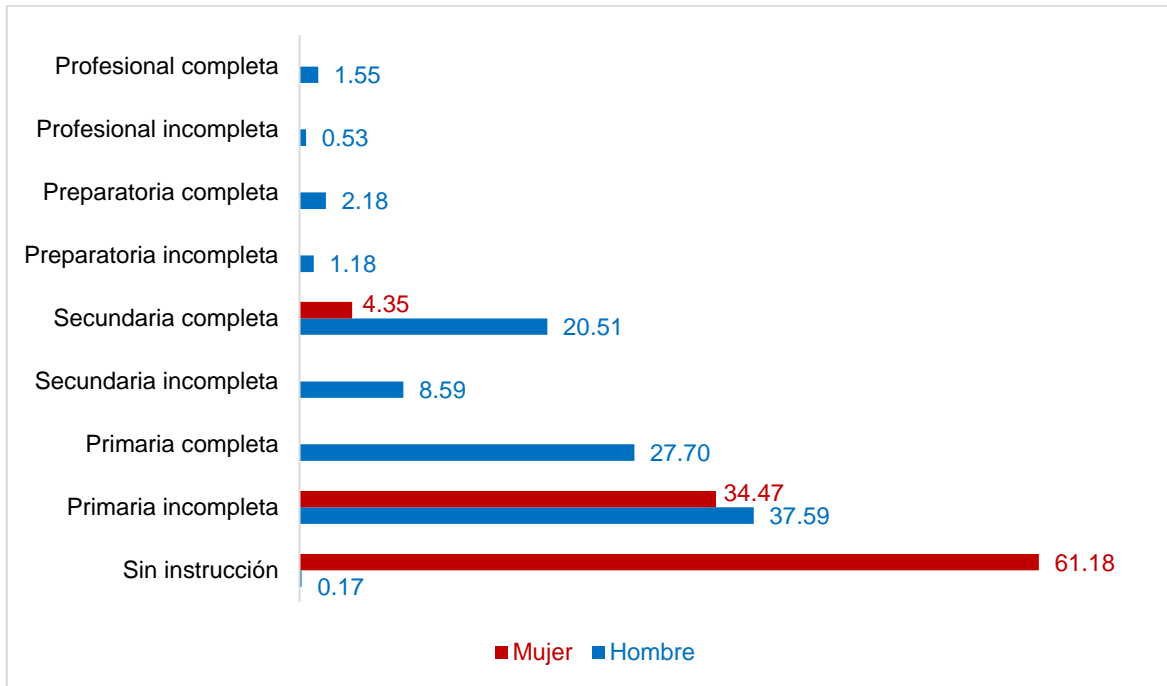
Por entidad federativa, la figura 3.22 muestra la distribución porcentual de los trabajadores de este grupo unitario, en ella se observa que es Jalisco la entidad federativa que mayor participación de trabajadores hombres tuvo con 25.59 %; por el lado de las mujeres, sólo hubo participación en cinco estados, siendo Tabasco el que mayor porcentaje de participación tuvo con 59.56 % y Chiapas el de menor participación laboral femenina con 1.62 %, según registros y estimaciones de los microdatos.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2010

Figura 3.22 Porcentaje de los trabajadores del grupo 8351: Conductores de maquinaria móvil para la construcción y minería, por sexo y por entidad federativa, 2010

Con relación al nivel de escolaridad, la figura 3.23, muestra el porcentaje de educación formal que tiene los trabajadores de este grupo, en ella se observa que, un porcentaje considerable de los trabajadores hombres tienen nivel de primaria incompleta (37.59 %), mientras que sólo 1.55 % tiene estudios universitarios. Por su parte, el nivel de escolaridad con mayor porcentaje de participación de las mujeres es “sin instrucción” con 61.18 %.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2010

Figura 3.23 Porcentaje del nivel de escolaridad de los trabajadores del grupo 8351: Conductores de maquinaria móvil para la construcción y minería, por sexo, 2010.

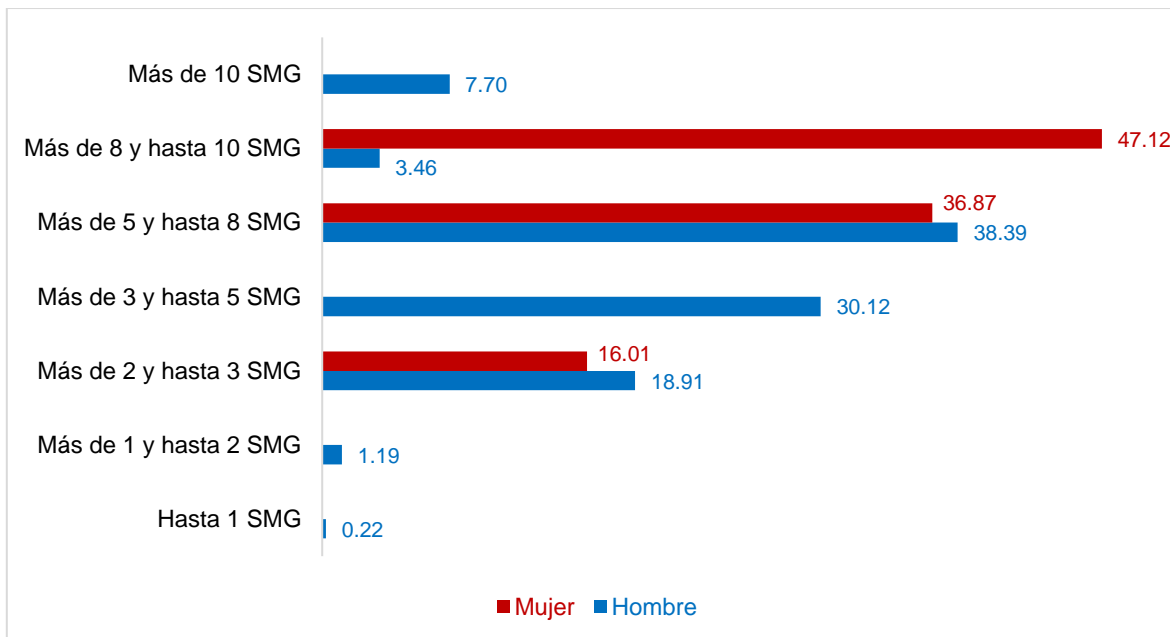
3.1.12 Grupo 8352: Conductores de maquinaria móvil para el movimiento de mercancías en fábricas, puertos, comercio, etcétera, por género

De la población ocupada en este grupo, 96.54 % son trabajadores hombres y 3.46 % son mujeres. El 100 % de los trabajadores tanto hombres como mujeres fueron subordinados.

En relación con las horas trabajadas de los hombres, 7.10 % trabaja hasta 32 horas, 10.81 % trabaja de 33 a 40 horas, 52.31 % trabaja de 41 a 48 horas, 10.77 % trabaja

de 49 a 56 horas, y 19 % trabaja más de 56 horas. En el caso de las mujeres, 48.07 % trabaja de 41 a 48 horas y 51.93 % trabaja más de 56 horas.

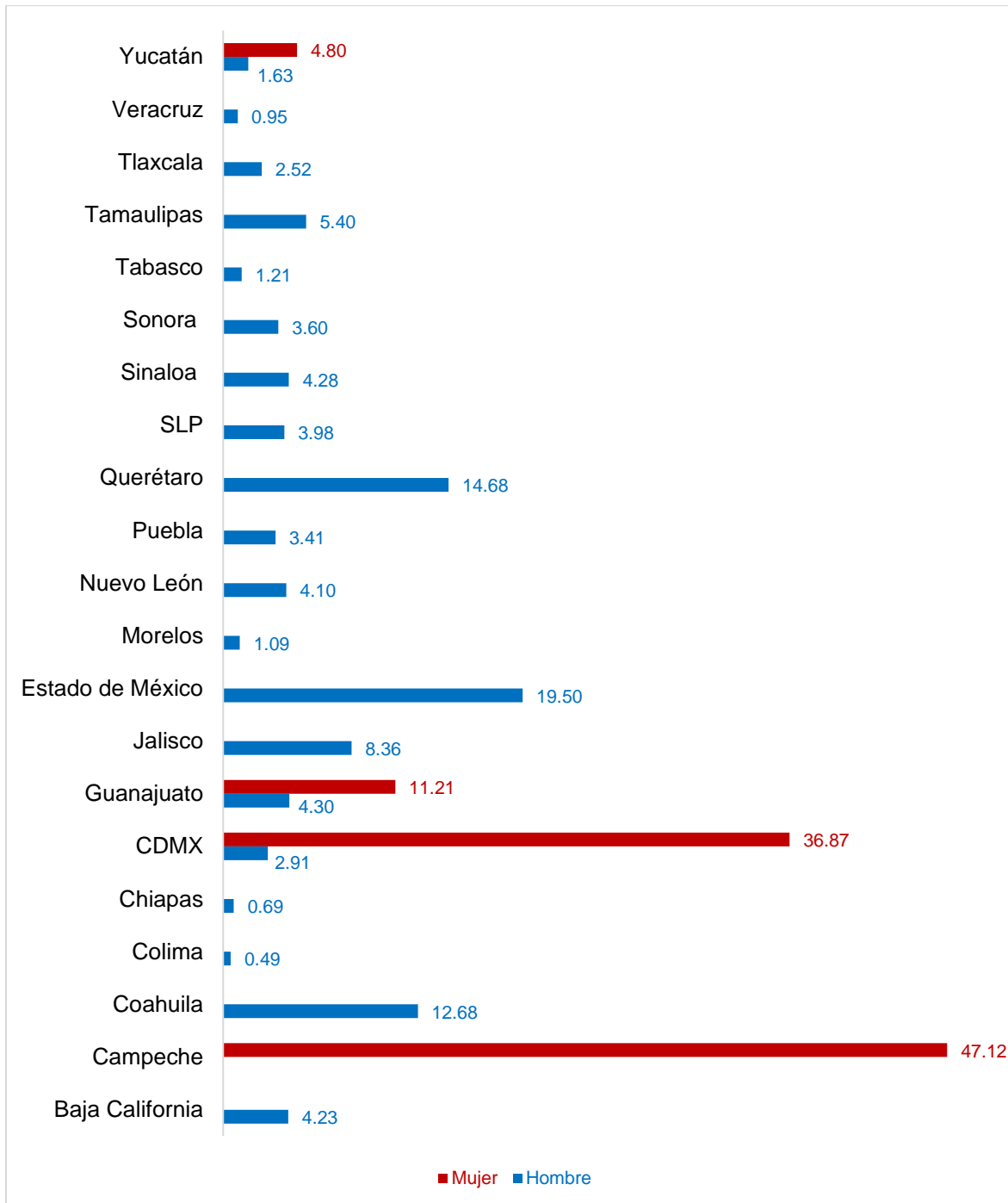
La figura 3.24 muestra el ingreso mensual (agrupado en salarios mínimos general promedio) que obtienen los trabajadores de este grupo, se observa que 38.39 % de los trabajadores hombres obtienen más de 5 y hasta 8 salarios mínimos para el caso de las mujeres, 47.12% obtiene un ingreso promedio mensual en el rango de más de 8 y hasta 10 salarios mínimos, de acuerdo con el salario mínimo general (SMG) promedio para el 2010 publicado por la Comisión Nacional de los Salarios Mínimos (CONASAMI).



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2010

Figura 3.24 Porcentaje de ingreso mensual de los trabajadores del grupo 8352: Conductores de maquinaria móvil para el movimiento de mercancías en fábricas, puertos, comercio, etcétera, por sexo, 2010.

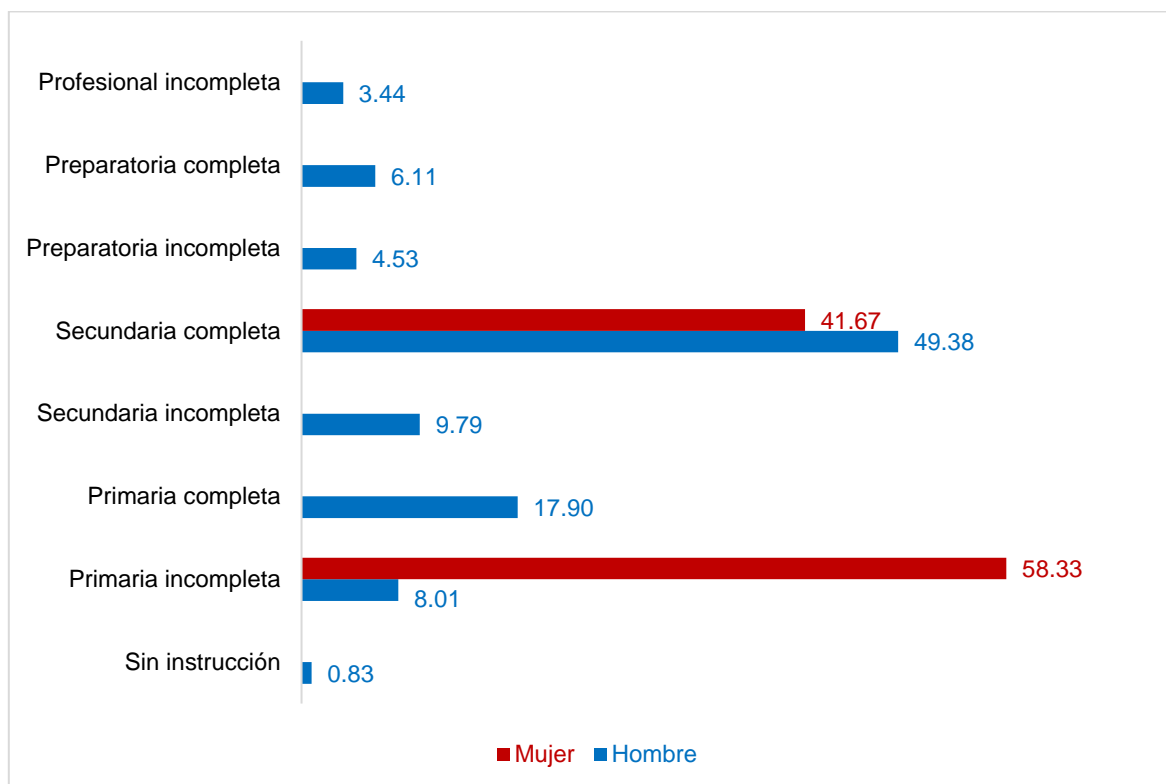
Por entidad federativa, la figura 3.25 muestra la distribución porcentual de los trabajadores de este grupo unitario, en ella se observa que es el estado de México la entidad federativa que mayor participación de trabajadores hombres tuvo con 19.50 %; por el lado de las trabajadoras mujeres, sólo hubo participación en cuatro estados: Campeche con 47.12 %, la Ciudad de México con 36.87 %, Guanajuato con 11.21 % y Yucatán con 4.80 %, según registros y estimaciones de los microdatos.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2010

Figura 3.25 Porcentaje de los trabajadores del grupo 8352: Conductores de maquinaria móvil para el movimiento de mercancías en fábricas, puertos, comercio, etcétera, por sexo y por entidad federativa, 2010

Con relación al nivel de escolaridad, la figura 3.26, muestra el porcentaje de educación formal que tiene los trabajadores de este grupo, en ella se observa que, un porcentaje considerable de los trabajadores hombres tienen nivel de secundaria completa (49.38 %), mientras que solo 3.44 % tiene estudios profesionales pero incompletos. Por su parte, las mujeres que laboran en este grupo tienen estudios de primaria incompleta y secundaria completa con 58.33 % y 41.67 %, respectivamente.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2010

Figura 3.26 Porcentaje del nivel de escolaridad de los trabajadores del grupo 8352: Conductores de maquinaria móvil para el movimiento de mercancías en fábricas, puertos, comercio, etcétera, por sexo, 2010.

3.2 Condiciones laborales de los Conductores de transporte y maquinaria móvil, 2018

Como se mencionó en el capítulo anterior, para el año 2018, la población ocupada en el grupo 83: *Conductores de transporte y maquinaria móvil*, estaba compuesta de 72.80 % hombres y 27.20 % mujeres. A continuación, se presenta los resultados de las estimaciones realizadas por grupo unitario y por género de este grupo, dichas estimaciones son cálculos propios con base en los microdatos de la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH) 2018.

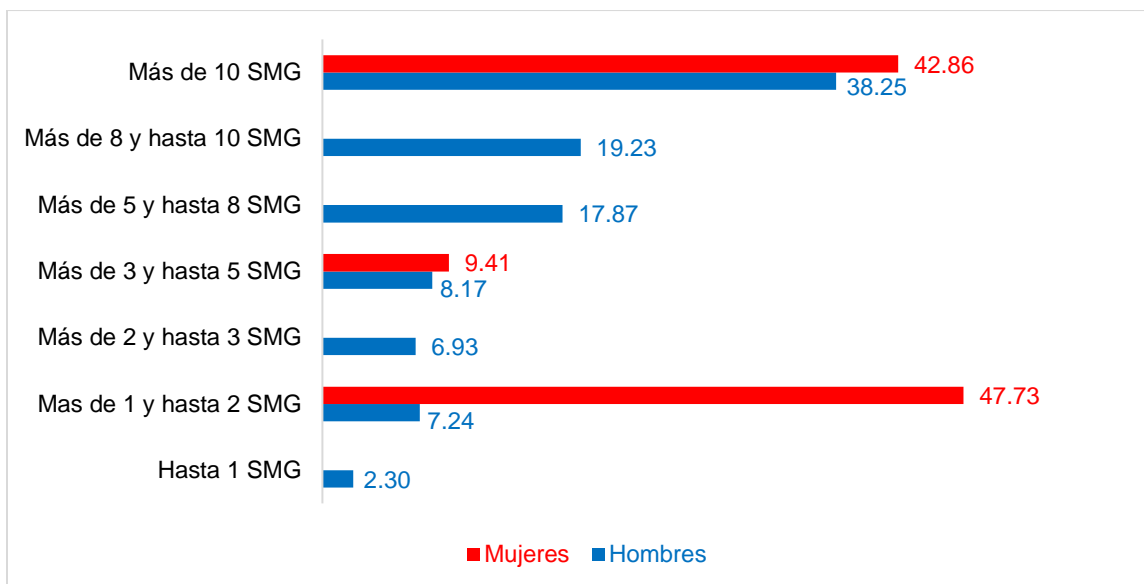
3.2.1 Grupo 8301: Supervisores de conductores de transporte y de maquinaria móvil, por género

De la población ocupada en este grupo, 80.82 % son trabajadores hombres y 19.18 % son mujeres. El 96.26 % de los trabajadores hombres fue subordinado, el resto trabajo por su cuenta (3.74 %), por su parte, 100 % de las mujeres fue subordinada.

En relación con las horas trabajadas de los hombres, 6.30 % trabaja hasta 32 horas, 40.41 % trabaja de 41 a 48 horas, 12.81 % trabaja de 49 a 56 horas y finalmente, 40.48 % trabaja más de 56 horas. En el caso de las mujeres, 52.27 % trabaja de 41 a 48 horas y 47.73 % trabaja de 49 a 56 horas.

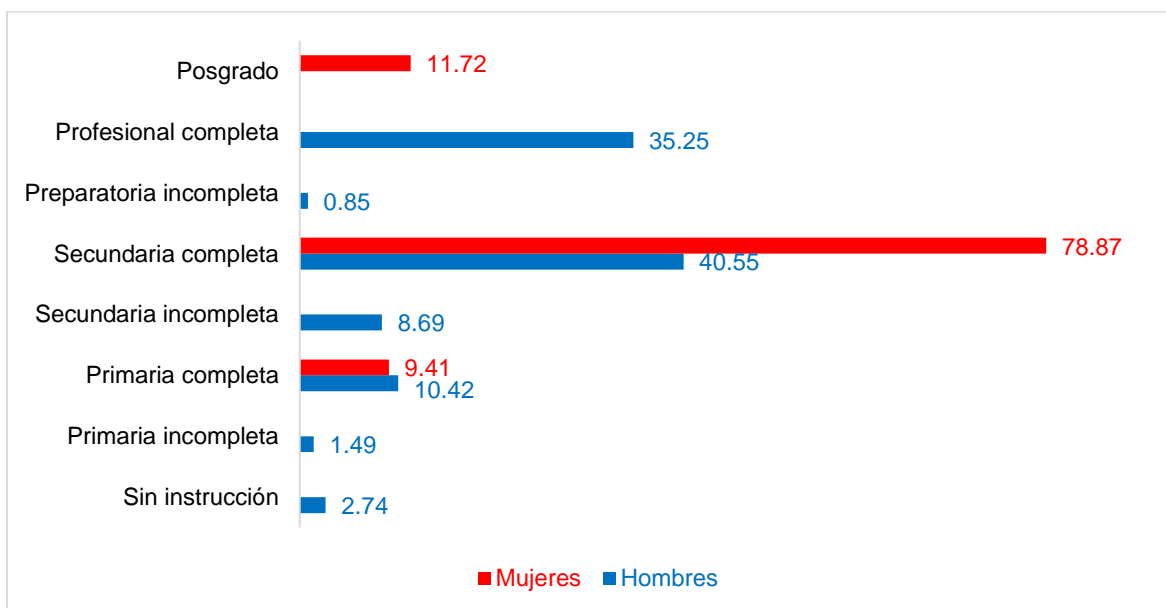
La figura 3.27 muestra el ingreso mensual (agrupado en salarios mínimos general promedio) que obtienen los trabajadores de este grupo, se observa que 38.25 % de los trabajadores hombres obtienen más de 10 salarios mínimos, para el caso de las mujeres, 42.86 % obtiene un ingreso promedio mensual en ese mismo rango, de acuerdo con el salario mínimo general (SMG) promedio para el 2018 publicado por la Comisión Nacional de los Salarios Mínimos (CONASAMI).

Con relación al nivel de escolaridad, la figura 3.28, muestra el porcentaje de educación formal que tiene los trabajadores de este grupo, en ella se observa que, un porcentaje considerable de los trabajadores hombres tienen nivel de secundaria completa (40.55 %), y 35.25 % tiene estudios universitarios. Por su parte, el mayor porcentaje de las mujeres que laboran en este grupo también está en el rango de escolaridad de secundaria completa (78.87 %) y sólo 11.72 % tiene estudios de posgrado.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2018

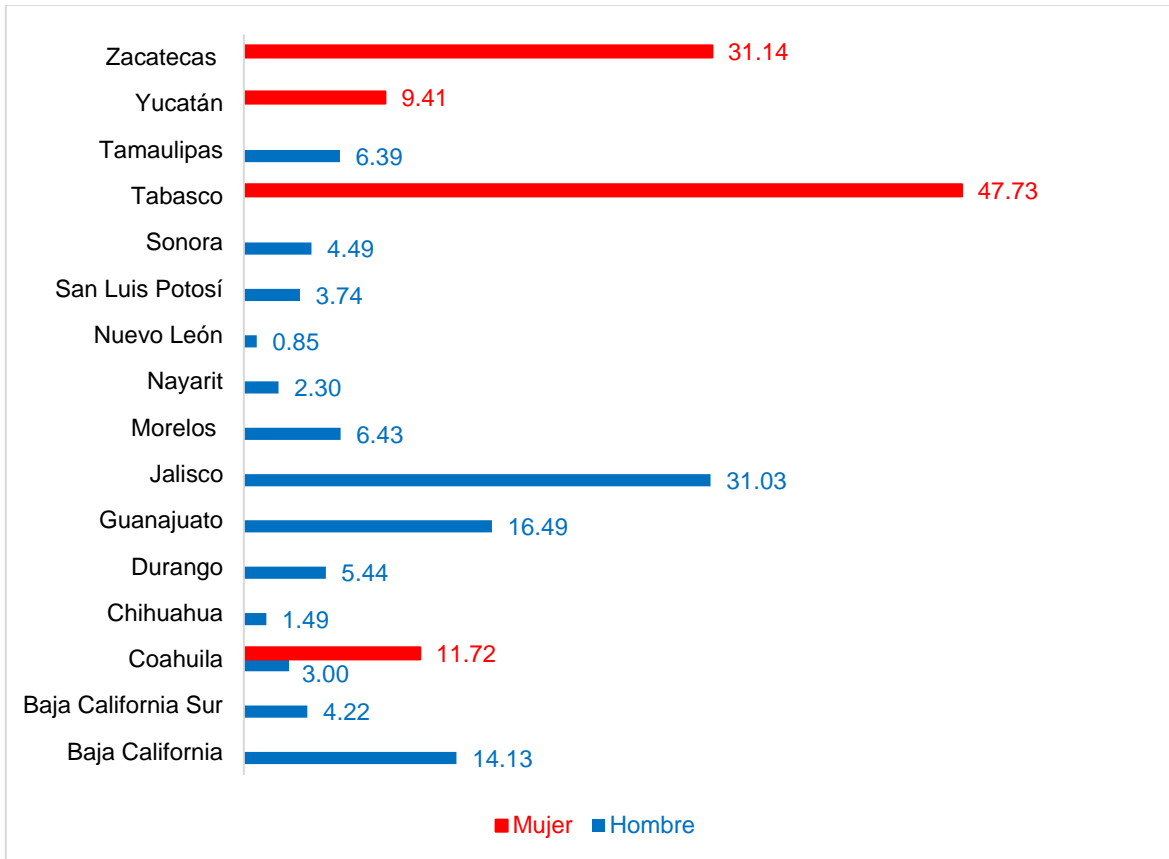
Figura 3.27 Porcentaje de ingreso mensual de los trabajadores del grupo 8301: Supervisores de conductores de transporte y de maquinaria móvil, por sexo, 2018.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2018

Figura 3.28 Porcentaje del nivel de escolaridad de los trabajadores del grupo 8301: Supervisores de conductores de transporte y de maquinaria móvil, por sexo, 2018

Por entidad federativa, la figura 3.29 muestra la distribución porcentual de los trabajadores de este grupo unitario, en ella se observa que es Jalisco la entidad federativa que mayor participación de trabajadores hombres tuvo con 31.03 %; por el lado de las trabajadoras mujeres, es Tabasco el estado con mayor participación (47.73 %) según registros y estimaciones de los microdatos.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2018

Figura 3.29 Porcentaje de los trabajadores del grupo 8301: Supervisores de conductores de transporte y de maquinaria móvil, por sexo y por entidad federativa, 2018

3.2.2 Grupo 8321: Capitanes y conductores de transporte marítimo, por género

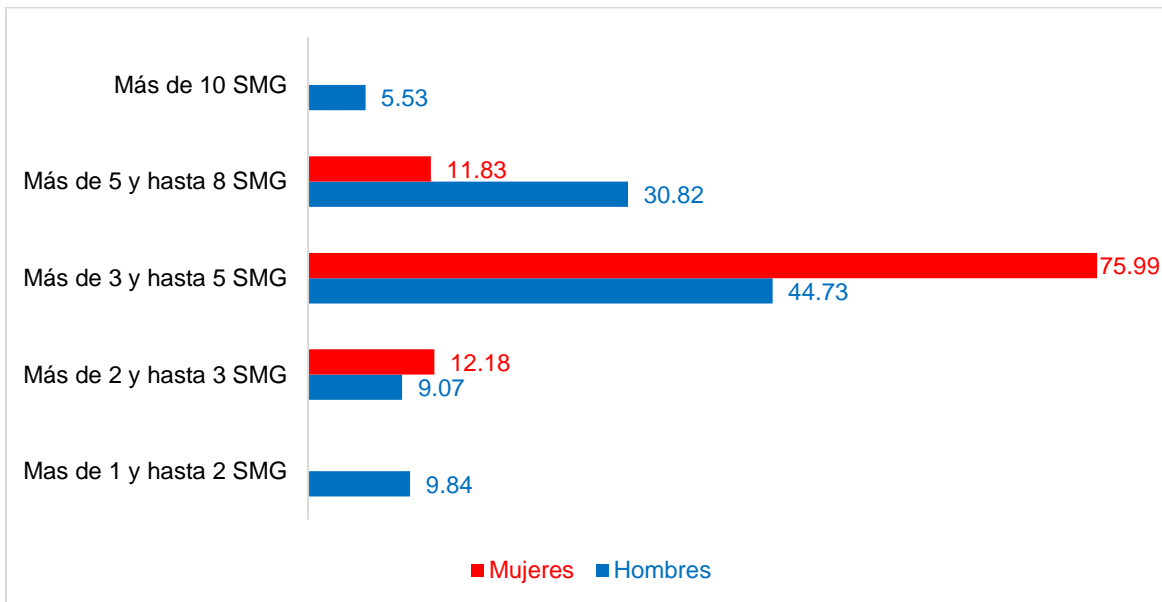
De la población ocupada en este grupo, 35.97 % son trabajadores hombres y 64.03 % son mujeres. El 100 % de los trabajadores tanto hombres como mujeres fueron subordinados.

En relación con las horas trabajadas de los hombres, 18.14 % trabaja hasta 32 horas, 9.84 % trabaja de 41 a 48 horas, 21.75 % trabaja de 49 a 56 horas y 50.27 % trabaja más de 56 horas. En el caso de las mujeres, 11.83 % trabaja hasta 32 horas a la semana y 88.17 % trabaja de 41 a 48 horas.

Por entidad federativa, solo hubo participación en tres entidades federativas; por parte de los trabajadores hombres: Coahuila con 94.47 %, y Colima con 5.53 %; por el lado de las mujeres, 24.01 % de ellas se concentra en el estado de Coahuila y 75.99 % en San Luis Potosí, según registros y estimaciones de los microdatos.

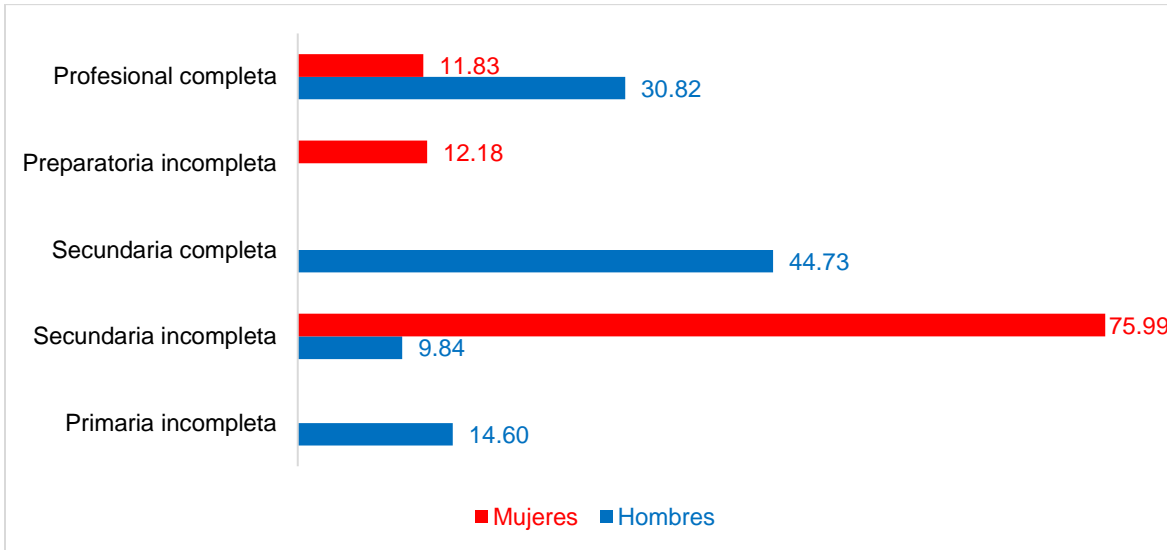
La figura 3.30 muestra el ingreso mensual (agrupado en salario mínimo general promedio) que obtienen los trabajadores de este grupo, se observa que 44.73 % de los trabajadores hombres obtienen más de 3 y hasta 5 SMG, en el caso de las mujeres, 76 % se concentra en ese rango de ingreso.

Con relación al nivel de escolaridad, la figura 3.31, muestra el porcentaje de educación formal que tiene los trabajadores de este grupo, en ella se observa que, un porcentaje considerable de trabajadoras mujeres tienen nivel de secundaria incompleta (75 %); por su parte, el nivel de escolaridad de los trabajadores hombres tiene su mayor porcentaje en estudios de secundaria completa (44.73 %).



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2018

Figura 3.30 Porcentaje de ingreso mensual de los trabajadores del grupo 8321: Capitanes y conductores de transporte marítimo, por sexo, 2018



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2018

Figura 3.31 Porcentaje del nivel de escolaridad de los trabajadores hombres del grupo 8321: Capitanes y conductores de transporte marítimo, por sexo, 2018

3.2.3 Grupo 8324: Conductores de pequeñas embarcaciones (lanchas, botes, trajineras, etcétera), por género

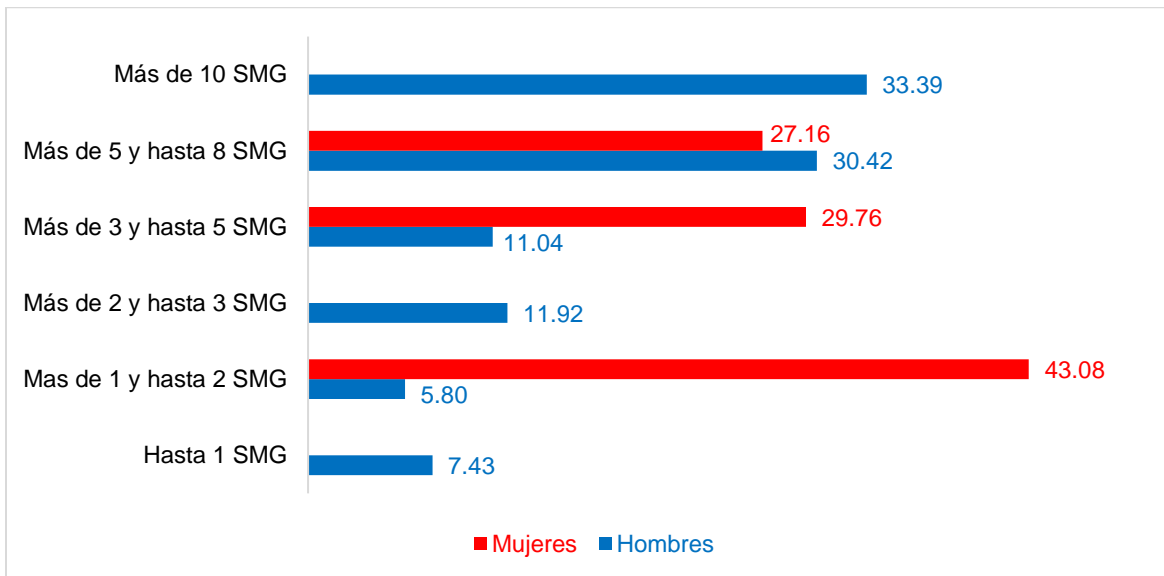
De la población ocupada en este grupo, el 66.68 % son trabajadores hombres y 33.32 % son mujeres. El 100 % de los trabajadores hombres fue subordinado, por su parte, 85.12 % de las mujeres fue subordinada, el resto trabajo por su cuenta (14.88 %).

En relación con las horas trabajadas de los hombres, 5.80 % trabaja hasta 32 horas, 17.36 % trabaja de 33 a 40 horas, 30.89 % trabaja de 41 a 48 horas, 10.68 % trabaja de 49 a 56 horas y el 77.67 % trabaja más de 56 horas. En el caso de las mujeres, 44 % trabaja hasta 32 horas a la semana y 56 % trabaja de 49 a 56 horas.

Por entidad federativa, solo hubo participación en siete entidades federativas; por parte de los trabajadores hombres: Colima con 12.92 %, Durango con 25.33 %, Morelos con 29.76 % y Tabasco con 31.99 %; por el lado de las mujeres, 17.36 % de ellas se concentró en el estado de Baja California, 54.43 % en Coahuila, 12.92 % en Colima, 25.33 % en Durango, 52.06 % en Morelos, 5.90 % en Nayarit y 31.99 % en Tabasco, según registros y estimaciones de los microdatos.

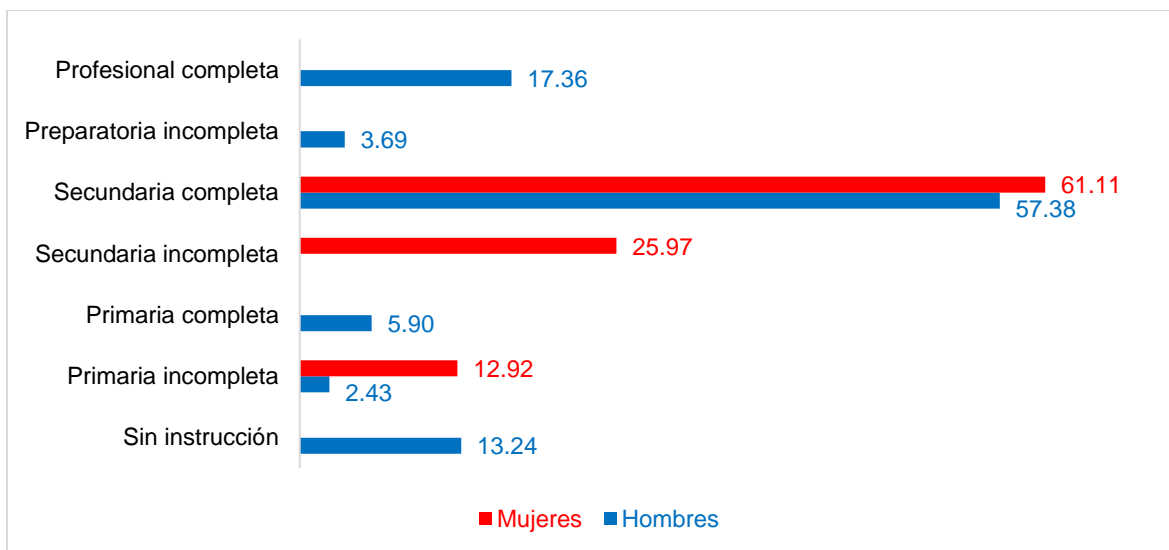
La figura 3.32 muestra el ingreso mensual (agrupado en salario mínimo general promedio) que obtienen los trabajadores de este grupo, se observa que 33.39 % de los trabajadores hombres obtienen más de 10 SMG; en el caso de las mujeres, 43.08 % se concentra en el rango de ingreso de más de 1 y hasta 2 SMG.

Con relación al nivel de escolaridad, la figura 3.33, muestra el porcentaje de educación formal que tiene los trabajadores de este grupo, en ella se observa que, un porcentaje considerable de trabajadores tanto hombres como mujeres tienen nivel de secundaria completa, 43.18 % y 37.78 % respectivamente.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2018

Figura 3.32 Porcentaje de ingreso mensual de los trabajadores del grupo 8324: Conductores de pequeñas embarcaciones, por sexo, 2018



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2018

Figura 3.33 Porcentaje del nivel de escolaridad de los trabajadores del grupo 8324: Conductores de pequeñas embarcaciones, por sexo, 2018.

3.2.4 Grupo 8341: Conductores de camiones, camionetas y automóviles de carga, por género

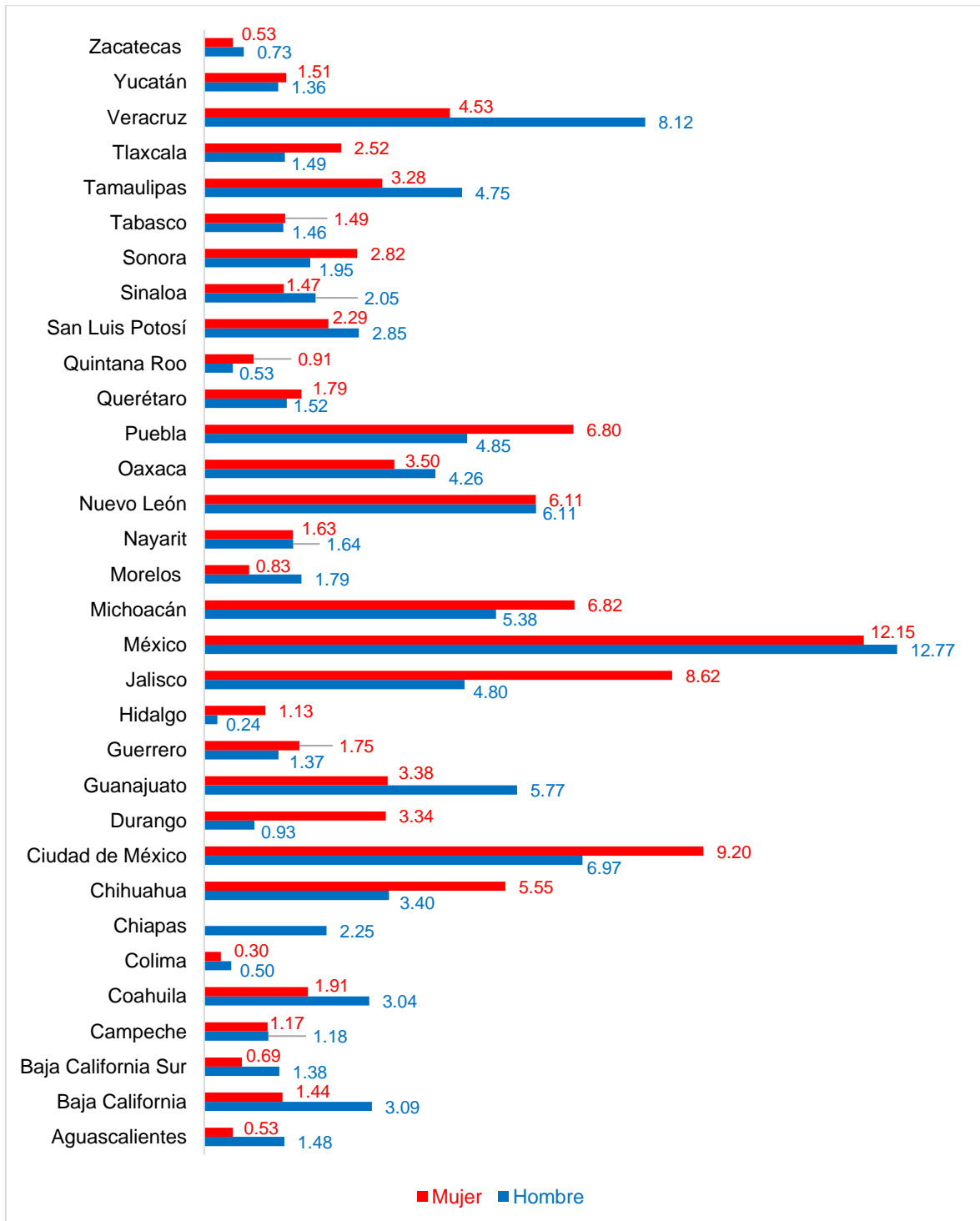
De la población ocupada en este grupo, 74.09 % son trabajadores hombres y 25.91 % son mujeres. El 95.20 % de los trabajadores hombres fue subordinado y 4.80 % trabajo por su cuenta. Por su parte, las mujeres que laboran en este grupo, 94.88 % fueron subordinadas y 4.47 % trabajó por su cuenta.

En relación con las horas trabajadas de los hombres, 10.23 % trabaja hasta 32 horas, 11.37 % trabaja de 33 a 40 horas, 29.28 % trabaja de 41 a 48 horas, 14.62 % trabaja de 49 a 56 horas, y 34.50 % trabaja más de 56 horas. En el caso de las mujeres, 8.38 % trabaja hasta 32 horas, 4.60 % trabaja de 33 a 40 horas, 28.90 % trabaja de 41 a 48 horas, 12.66 % trabaja de 49 a 56 horas, y 45.46 % trabaja más de 56 horas.

Por entidad federativa, la figura 3.34 muestra la distribución porcentual de los trabajadores de este grupo unitario, en ella se observa que es el Estado de México la entidad federativa que mayor participación de trabajadores hombres tuvo con el 12.77 %, el estado con la menor participación de trabajadores hombres fue Hidalgo con 0.24 %; por el lado de las trabajadoras mujeres la entidad federativa con la mayor participación fue también el Estado de México con 12.15 % y Colima fue el

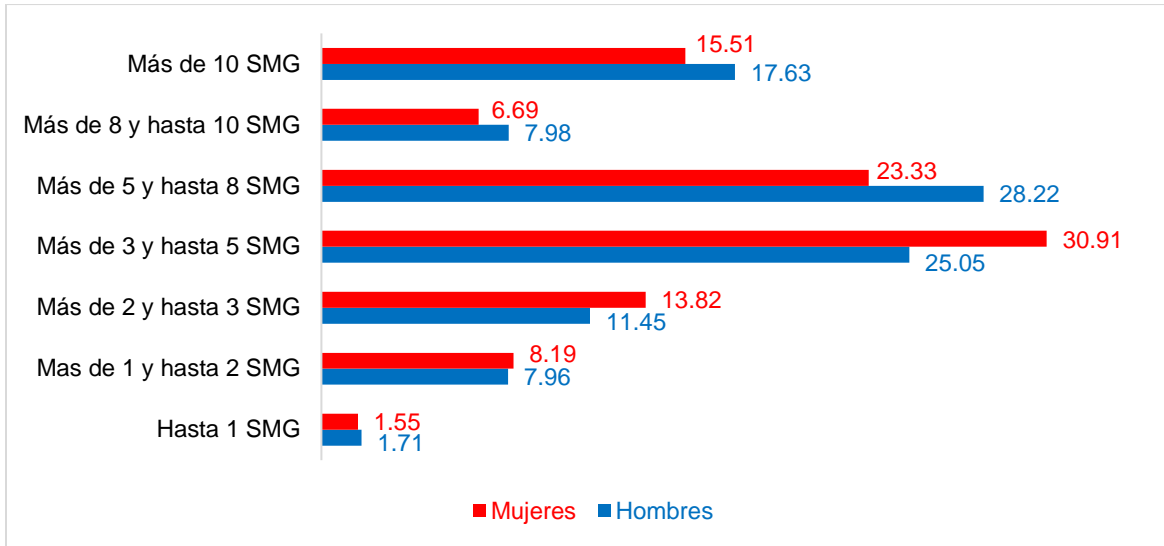
estado con la menor participación con 0.30 %, según registros y estimaciones de los microdatos.

La figura 3.35 muestra el ingreso mensual (agrupado en salarios mínimos general promedio) que obtienen los trabajadores de este grupo, se observa que el mayor porcentaje de trabajadores hombres obtienen un ingreso entre más de 5 y hasta 8 salarios mínimos, por su parte las mujeres, el porcentaje más alto de ingreso está en el rango de más de 3 y hasta 5 salarios mínimos, de acuerdo con el salario mínimo general (SMG) promedio para el 2018 publicado por la Comisión Nacional de los Salarios Mínimos (CONASAMI).



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2018

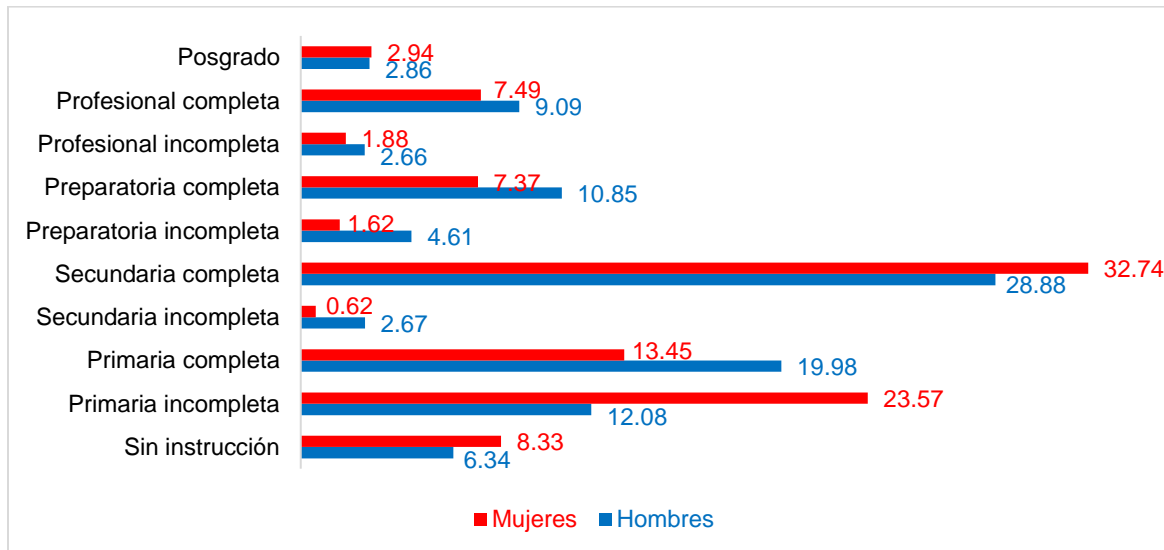
Figura 3.34 Porcentaje de los trabajadores del grupo 8341: Conductores de camiones, camionetas y automóviles de carga, por sexo y por entidad federativa, 2018



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2018

Figura 3.35 Porcentaje de ingreso mensual de los trabajadores del grupo 8341: Conductores de camiones, camionetas y automóviles de carga, por sexo, 2018

Con relación al nivel de escolaridad, la figura 3.36, muestra el porcentaje de educación formal que tiene los trabajadores de este grupo, en ella se observa que, entre 29 % y 33 % de los trabajadores tienen nivel de secundaria completa y entre 7 % y 10 % tiene estudios universitarios.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2018

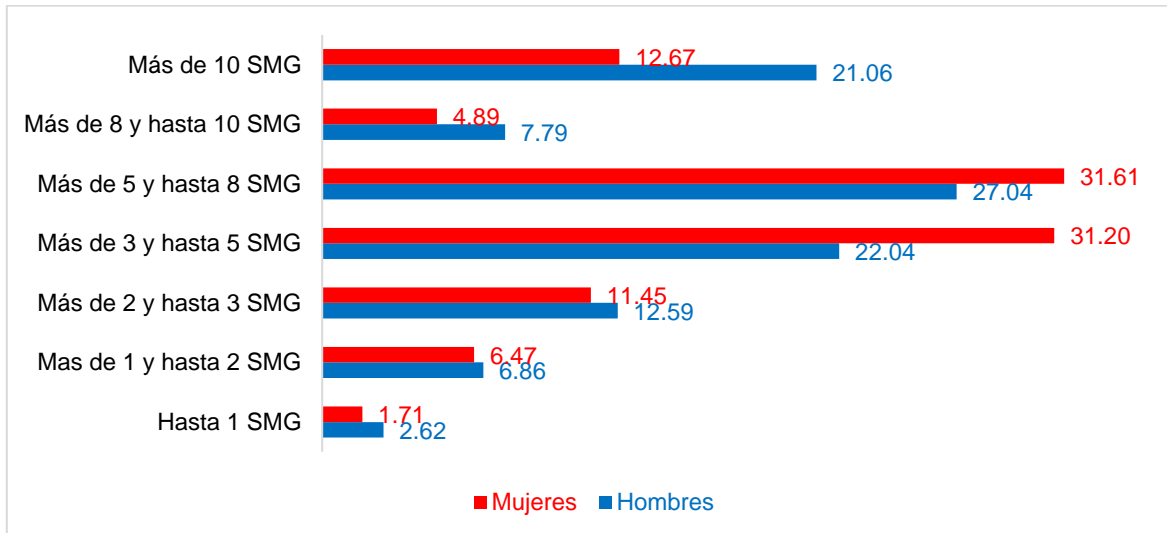
Figura 3.36 Porcentaje del nivel de escolaridad de los trabajadores del grupo 8341: Conductores de camiones, camionetas y automóviles de carga, por sexo, 2018

3.2.5 Grupo 8342: Conductores de autobuses, camiones, camionetas, taxis y automóviles de pasajeros, por género

De la población ocupada en este grupo, 71.58 % son trabajadores hombres y 28.42 % son mujeres. El 82.43 % de los trabajadores hombres fue subordinado, el resto trabajo por su cuenta (17.57 %), por su parte, 78.58 % de las mujeres fue subordinada y 21.42 % trabajo por su cuenta.

En relación con las horas trabajadas de los hombres, 11.53 % trabaja hasta 32 horas, 8.02 % trabaja de 33 a 40 horas, 13.97 % trabaja de 41 a 48 horas, 13.36 % trabaja de 49 a 56 horas, y 53.12 % trabaja más de 56 horas. En el caso de las mujeres, 6.24 % trabaja hasta 32 horas, 13.82 % trabaja de 33 a 40 horas, 13.46 % trabaja de 41 a 48 horas, 13.44 % trabaja de 49 a 56 horas, y 53.05 % trabaja más de 56 horas.

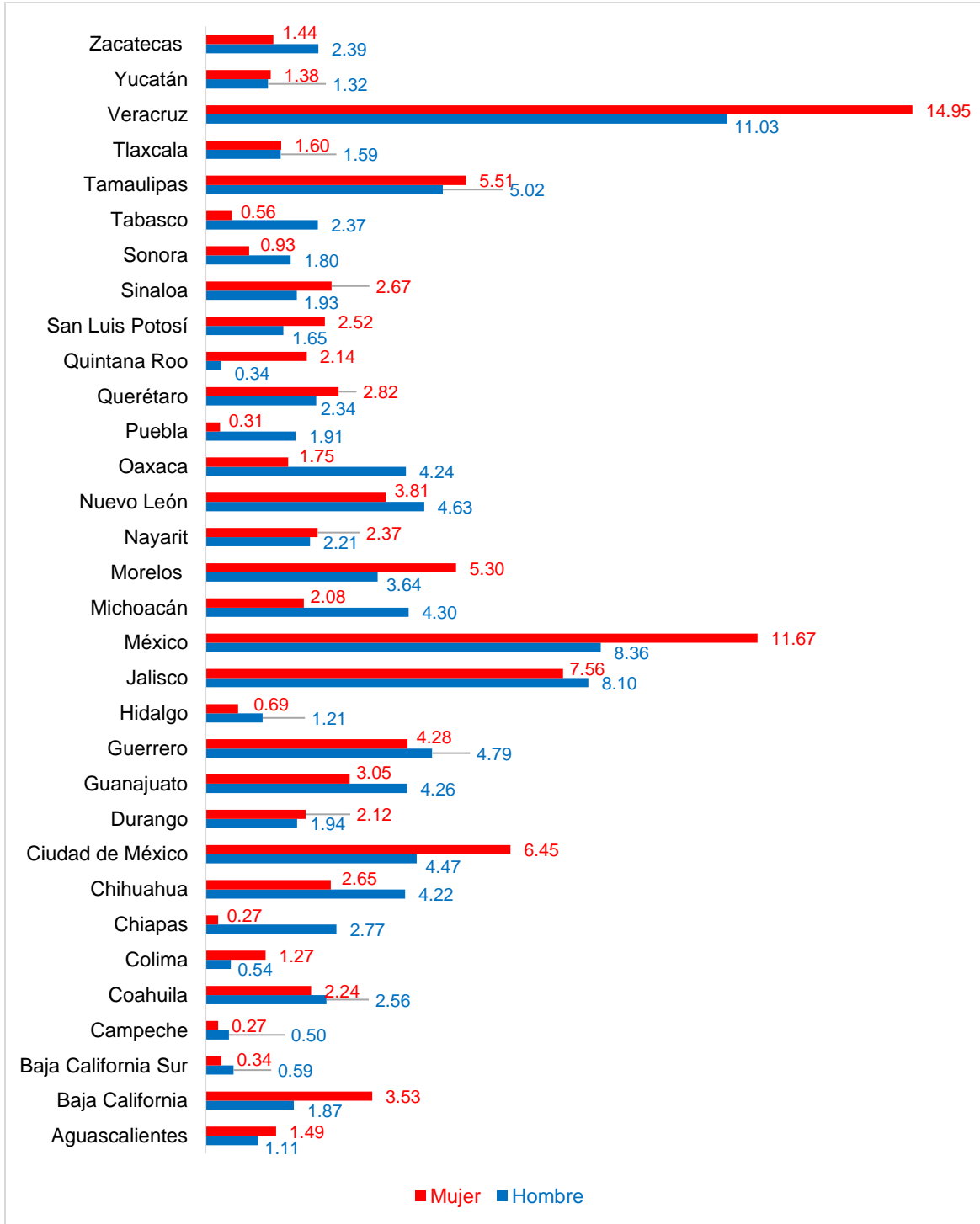
La figura 3.37 muestra el ingreso mensual (agrupado en salarios mínimos general promedio) que obtienen los trabajadores de este grupo, se observa que 27.04 % de los trabajadores hombres obtienen más de 5 y hasta 8 salarios mínimos, para el caso de las mujeres, 31.61 % obtiene un ingreso promedio mensual en ese mismo rango, de acuerdo con el salario mínimo general (SMG) promedio para el 2018 publicado por la Comisión Nacional de los Salarios Mínimos (CONASAMI).



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2018

Figura 3.37 Porcentaje de ingreso mensual de los trabajadores del grupo 8342: Conductores de autobuses, camiones, camionetas, taxis y automóviles de pasajeros, por sexo, 2018

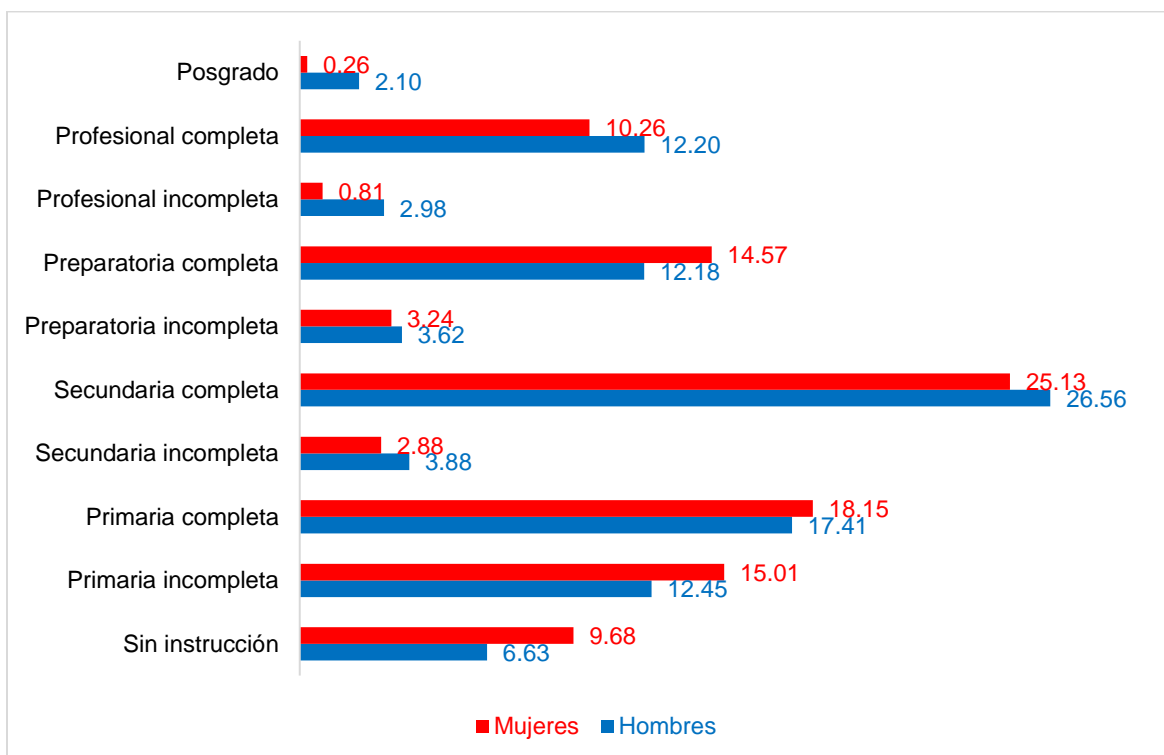
Por entidad federativa, la figura 3.38 muestra la distribución porcentual de los trabajadores de este grupo unitario, en ella se observa que las entidades federativas que mayor participación de trabajadores hombres tienen fueron Veracruz con 11.03 % y estado de México con 8.36 %; los estados con la menor participación laboral masculina fueron Campeche con 0.50 % y Quintana Roo con 0.34 %, solo por citar algunas. Su contraparte femenina, también tuvo mayor presencia laboral en el estado de Veracruz con 14.95 % y estado de México con el 11.67 %, las entidades federativas con menor participación de la fuerza laboral femenina fueron: Chiapas y Campeche con 0.27 %, según registros y estimaciones de los microdatos.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2018

Figura 3.38 Porcentaje de los trabajadores del grupo 8342: Conductores de autobuses, camiones, camionetas, taxis y automóviles de pasajeros, por sexo y por entidad federativa, 2018

Con relación al nivel de escolaridad, la figura 3.39, muestra el porcentaje de educación formal que tiene los trabajadores de este grupo, en ella se observa que, un porcentaje considerable de los trabajadores hombres tienen nivel de secundaria completa (26.56 %), 12.20 % tiene estudios universitarios. Por su parte, el mayor porcentaje de escolaridad de las mujeres que laboran en este grupo tiene estudios de secundaria completa (25.13 %) y 10.26 % tiene estudios profesionales completos.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2018

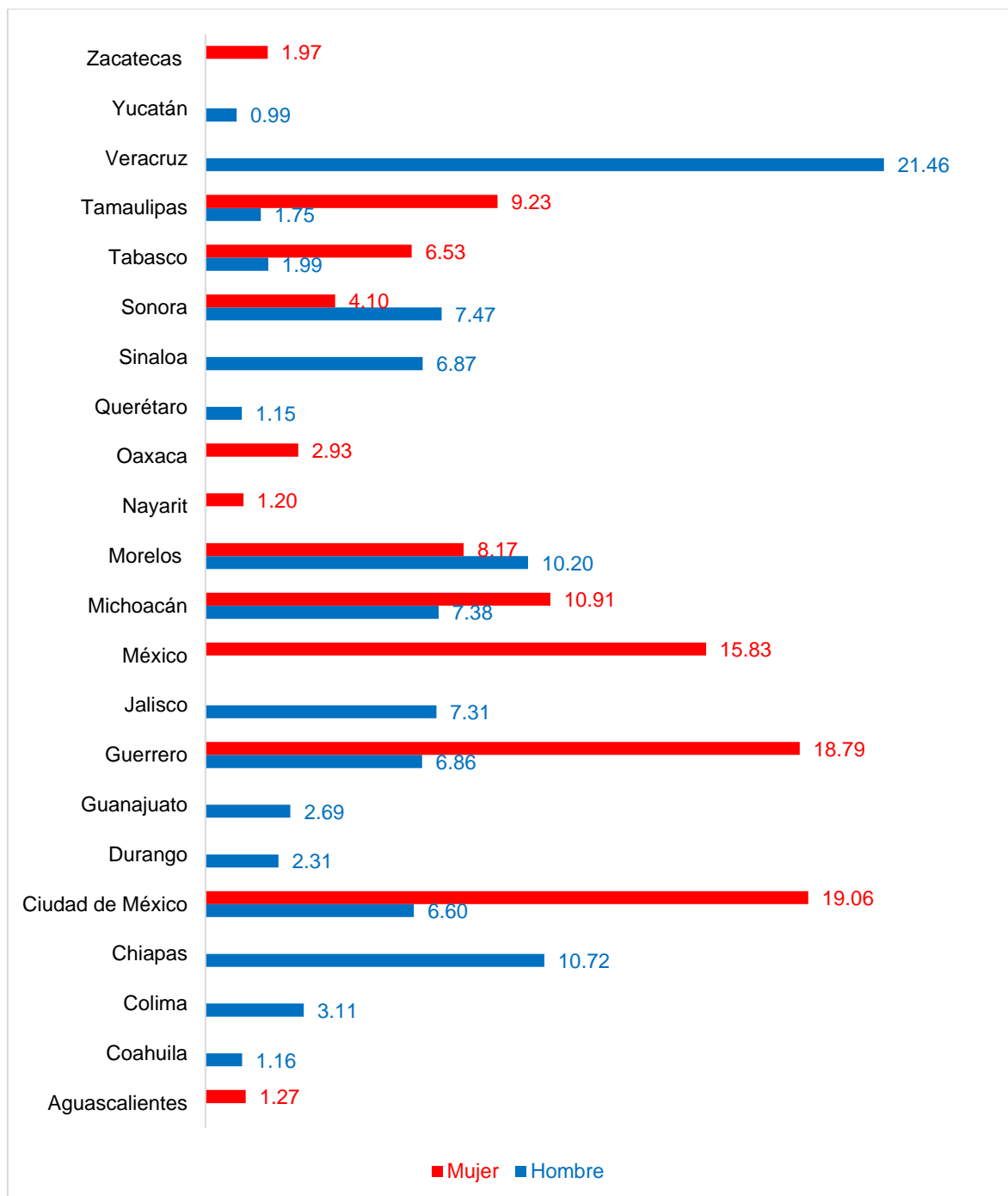
Figura 3.39 Porcentaje del nivel de escolaridad de los trabajadores del grupo 8342: Conductores de autobuses, camiones, camionetas, taxis y automóviles de pasajeros, por sexo, 2018

3.2.6 Grupo 8343: Choferes en casas particulares, por género

De la población ocupada en este grupo, 62.12 % son trabajadores hombres y 37.88 % son mujeres. El 93.01 % de los trabajadores hombres fue subordinado, el resto trabajo por su cuenta, por su parte, el 100 % de las mujeres fue subordinada.

En relación con las horas trabajadas de los hombres, 15.23 % trabaja hasta 32 horas, 12.72 % trabaja de 33 a 40 horas, 16.06 % trabaja de 41 a 48 horas, 16.88 % trabaja de 49 a 56 horas, y 39.11 % trabaja más de 56 horas. En el caso de las mujeres, 25.01 % trabaja hasta 32 horas, 6.53 % trabaja de 33 a 40 horas, 28.43 % trabaja de 41 a 48 horas, 1.27 % trabaja de 49 a 56 horas, y 38.76 % trabaja más de 56 horas.

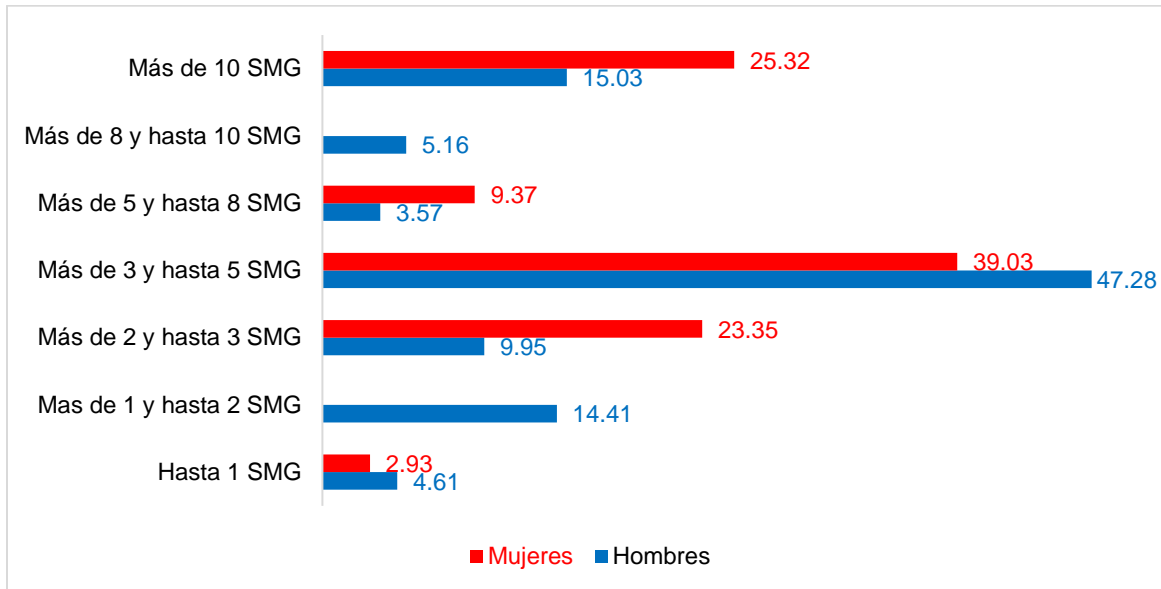
Por entidad federativa, la figura 3.40 muestra la distribución porcentual de los trabajadores de este grupo unitario, en ella se observa que las entidades federativas que mayor participación de trabajadores hombres tienen fue Veracruz con 21.46 %; el estado con la menor participación laboral masculina fue Yucatán con 0.99 %. Su contraparte femenina tuvo mayor presencia laboral en la Ciudad de México con 19.06 % y Guerrero con 18.79 %, las entidades federativas con menor participación de la fuerza laboral femenina fueron: Nayarit y Aguascalientes con 1.20 % y 1.27 % respectivamente, según registros y estimaciones de los microdatos.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2018

Figura 3.40 Porcentaje de los trabajadores del grupo 8343: Choferes en casas particulares, por sexo y por entidad federativa, 2018

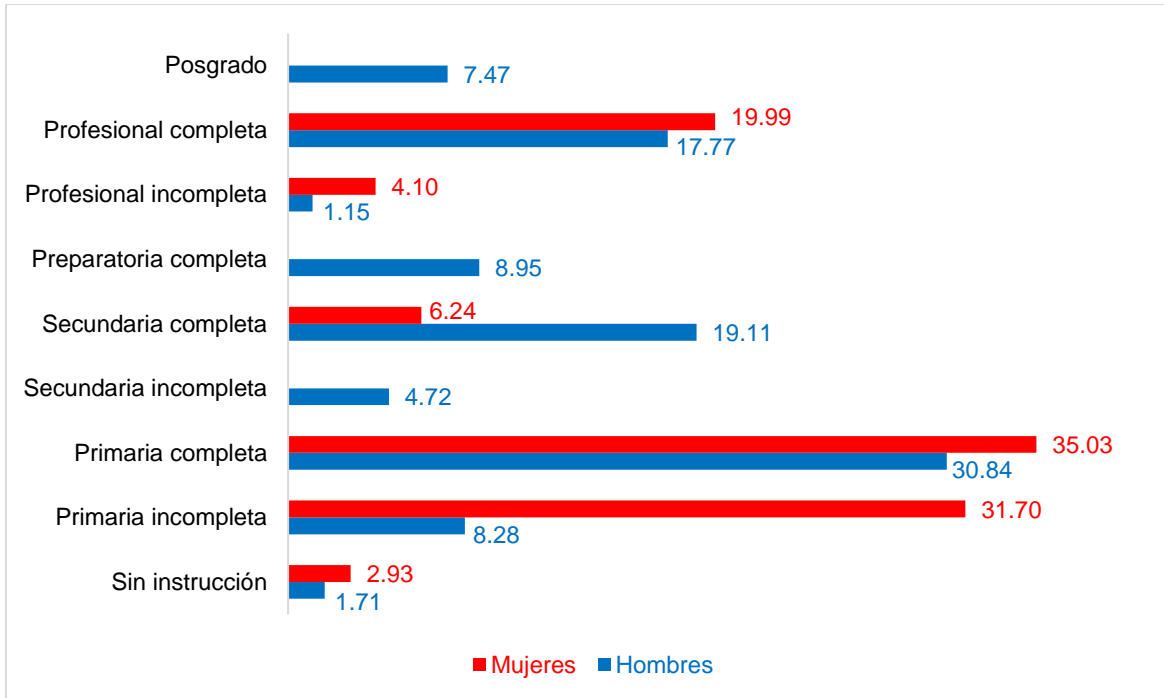
La figura 3.41 muestra el ingreso mensual (agrupado en salarios mínimos general promedio) que obtienen los trabajadores de este grupo, se observa que 47.28 % de los trabajadores hombres obtienen más de 3 y hasta 5 salarios mínimos y 39.03 % de las mujeres obtienen más de 3 y hasta 5 salarios mínimos, de acuerdo con el salario mínimo general (SMG) promedio para el 2018 publicado por la Comisión Nacional de los Salarios Mínimos (CONASAMI).



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2018

Figura 3.41 Porcentaje de ingreso mensual de los trabajadores del grupo 8343: Choferes en casas particulares, por sexo, 2018

Con relación al nivel de escolaridad, la figura 3.42, muestra el porcentaje de educación formal que tiene los trabajadores de este grupo, en ella se observa que, un porcentaje considerable de los trabajadores hombres tienen nivel de primaria completa (30.84 %), mientras que las mujeres tienen el porcentaje más alto en el nivel de primaria completa con 35.03 %.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2018

Figura 3.42 Porcentaje del nivel de escolaridad de los trabajadores del grupo 8343: Choferes en casas particulares, por sexo, 2018

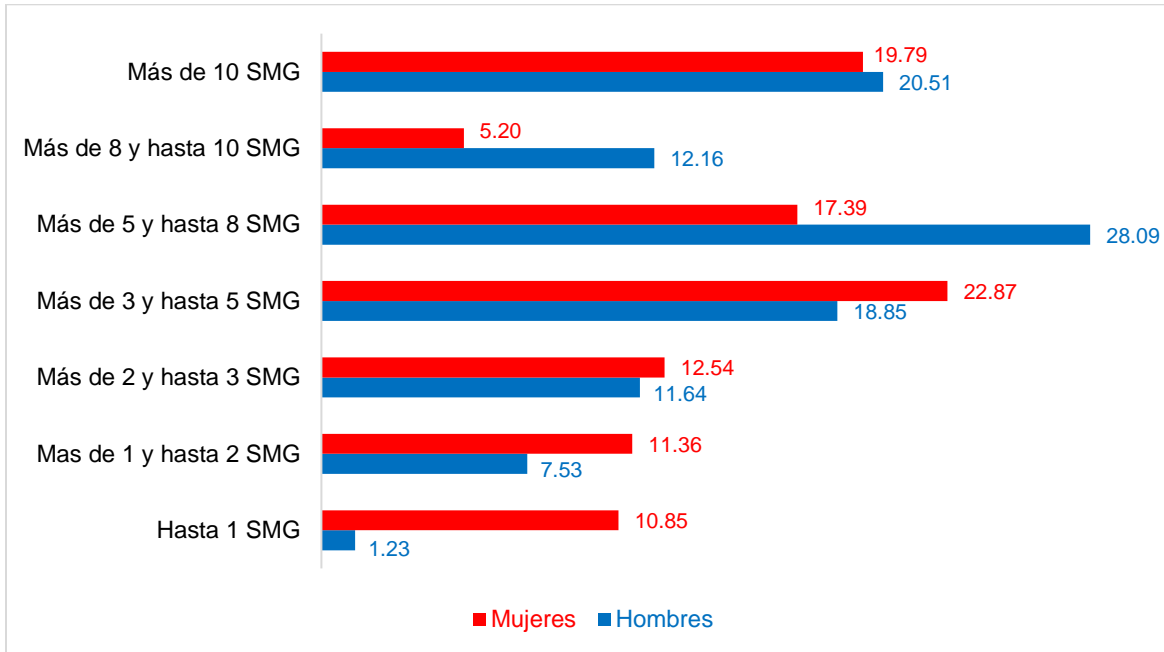
3.2.7 Grupo 8344: Conductores en motocicleta, por género

De la población ocupada en este grupo, 78.30 % son trabajadores hombres y 21.70 % son mujeres. El 82.26 % de los trabajadores hombres fue subordinado, el resto trabajo por su cuenta; por el lado de las mujeres, 70.10 % fue subordinada y el resto trabajo por su cuenta.

En relación con las horas trabajadas de los hombres, 14.51 % trabaja hasta 32 horas, 16.96 % trabaja de 33 a 40 horas, 18.59 % trabaja de 41 a 48 horas, 13.45 % trabaja de 49 a 56 horas, y 36.49 % trabaja más de 56 horas. En el caso de las mujeres, 26.27 % trabaja hasta 32 horas, 4.28 % trabaja de 33 a 40 horas, 25.02 % trabaja de 41 a 48 horas, 11.81 % trabaja de 49 a 56 horas, y 32.62 % trabaja más de 56 horas.

La figura 3.43 muestra el ingreso mensual (agrupado en salarios mínimos general promedio) que obtienen los trabajadores de este grupo, se observa que 28.09 % de los trabajadores hombres obtienen más de 5 y hasta 8 salarios mínimos; para el caso de las mujeres, 22.87 % obtiene un ingreso promedio mensual en el rango de

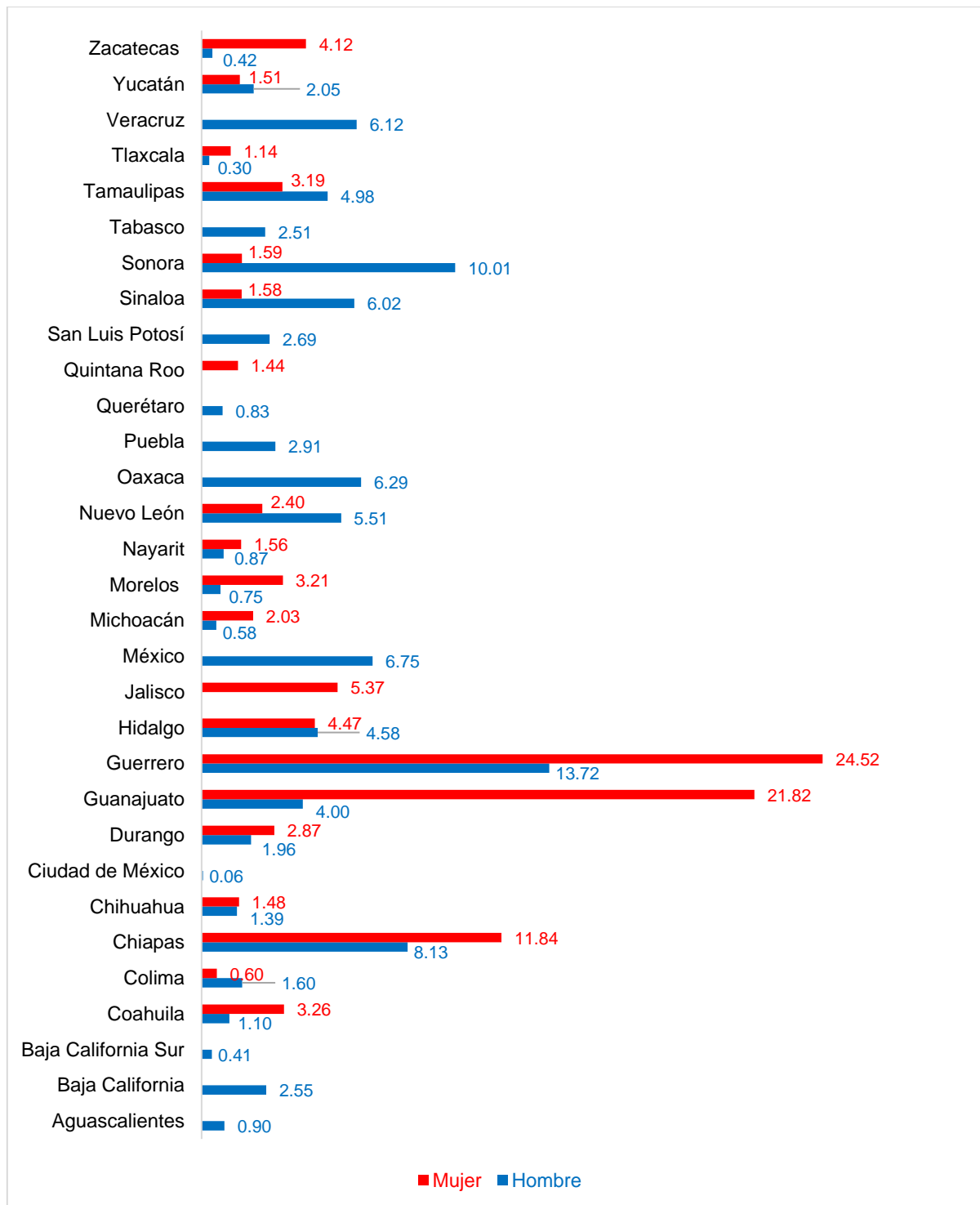
más de 3 y hasta 5 salarios mínimos de acuerdo con el salario mínimo general (SMG) promedio para el 2018 publicado por la Comisión Nacional de los Salarios Mínimos (CONASAMI).



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2018

Figura 3.43 Porcentaje de ingreso mensual de los trabajadores del grupo 8344: Conductores en motocicleta, por sexo, 2018

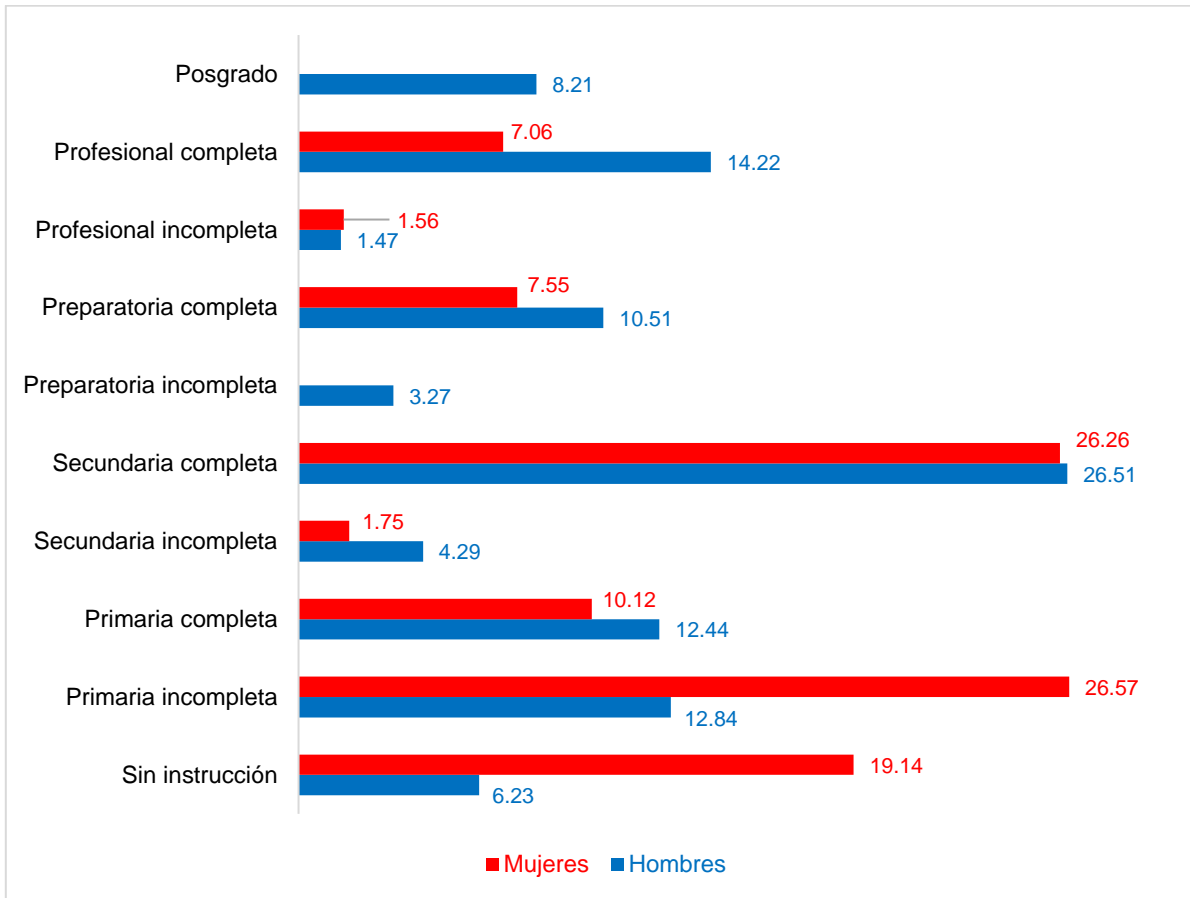
Por entidad federativa, la figura 3.44 muestra la distribución porcentual de los trabajadores de este grupo unitario, en ella se observa que es Guerrero la entidad federativa que mayor participación de trabajadores tanto de hombres como de mujeres tuvo con 13.72 % y 24.52 % respectivamente. Se observa también que hubo estados donde solo hubo participación de un género, tal es el caso de Quintana Roo y Jalisco, los cuales únicamente muestran participación femenina.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2018

Figura 3.44 Porcentaje de los trabajadores del grupo 8344: Conductores en motocicleta, por sexo y por entidad federativa, 2018

Con relación al nivel de escolaridad, la figura 3.45, muestra el porcentaje de educación formal que tiene los trabajadores de este grupo, en ella se observa que, un porcentaje considerable de los trabajadores hombres tienen estudios de secundaria completa (26.51 %). Por su parte, las mujeres que laboran en este grupo tienen estudios de primaria incompleta y secundaria completa (26.57 % y 26.26 % respectivamente).



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2018

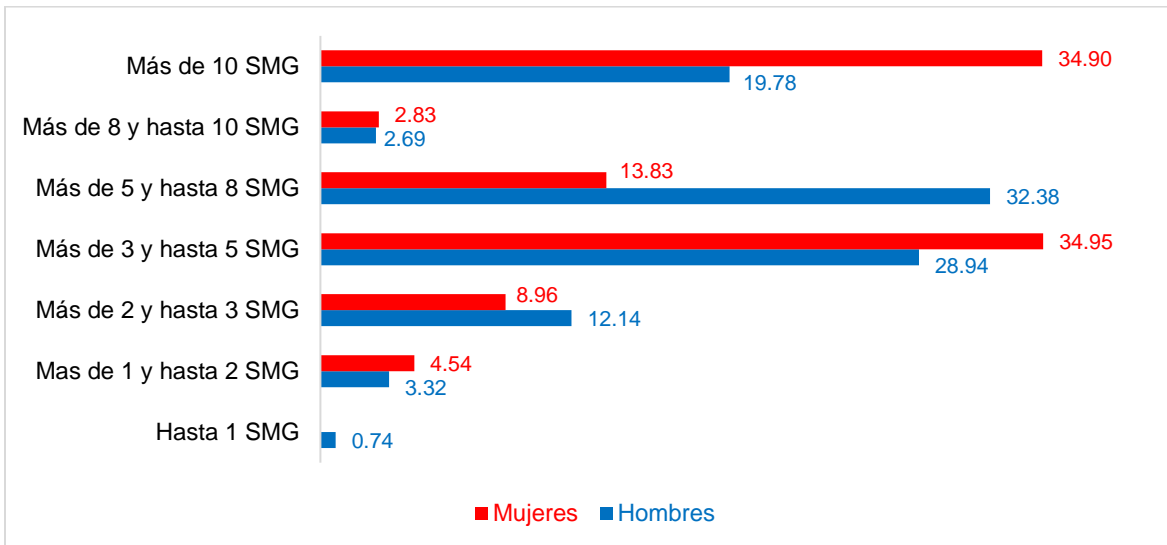
Figura 3.45 Porcentaje del nivel de escolaridad de los trabajadores del grupo 8344: Conductores en motocicleta, por sexo, 2018

3.2.8 Grupo 8351: Conductores de maquinaria móvil para la construcción y minería, por género

De la población ocupada en este grupo, 70.50 % son trabajadores hombres y 29.50 % son mujeres. El 99.64 % de los trabajadores hombres fue subordinado, el resto trabajo por su cuenta (0.36 %) y 96.07 % de las mujeres fue subordinada y 3.93 % trabajó por su cuenta.

En relación con las horas trabajadas de los hombres, 1.23 % trabaja hasta 32 horas, 15.70 % trabaja de 33 a 40 horas, 42.95 % trabaja de 41 a 48 horas, 10.45 % trabaja de 49 a 56 horas, y 29.68 % trabaja más de 56 horas. En el caso de las mujeres, 4.85% trabaja hasta 32 horas, 20 % trabaja de 33 a 40 horas, 29.24 % trabaja de 41 a 48 horas, 8.90 % trabaja de 49 a 56 horas, y 37.01 % trabaja más de 56 horas.

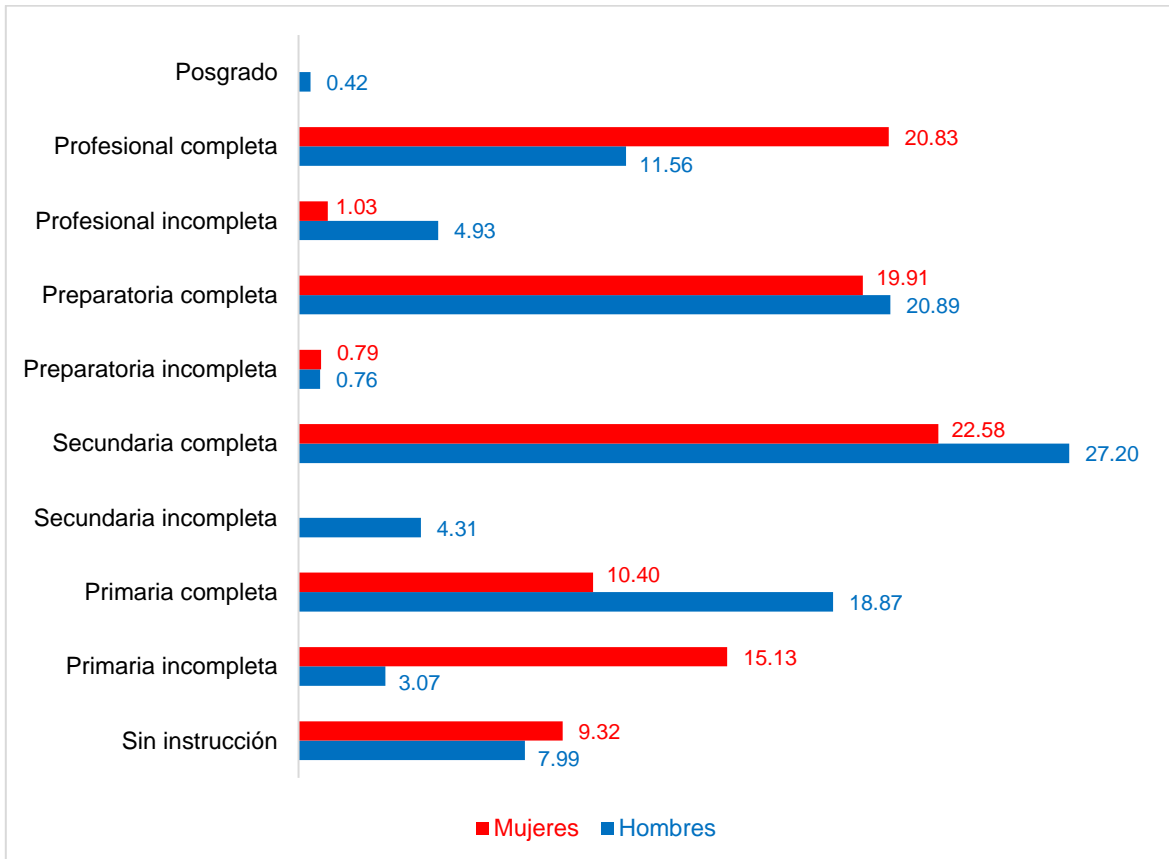
La figura 3.46 muestra el ingreso mensual (agrupado en salarios mínimos general promedio) que obtienen los trabajadores de este grupo, se observa que casi 95 % de las trabajadoras mujeres está en los rangos de más de 3 y hasta 5 salarios mínimos y en el rango de más de 10 salarios mínimos; para el caso de los hombres, 32.38 % obtiene un ingreso promedio mensual de más de 5 y hasta 8 salarios mínimos, de acuerdo con el salario mínimo general (SMG) promedio para el 2018 publicado por la Comisión Nacional de los Salarios Mínimos (CONASAMI).



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2018

Figura 3.46 Porcentaje de ingreso mensual de los trabajadores del grupo 8351: Conductores de maquinaria móvil para la construcción y minería, por sexo, 2018

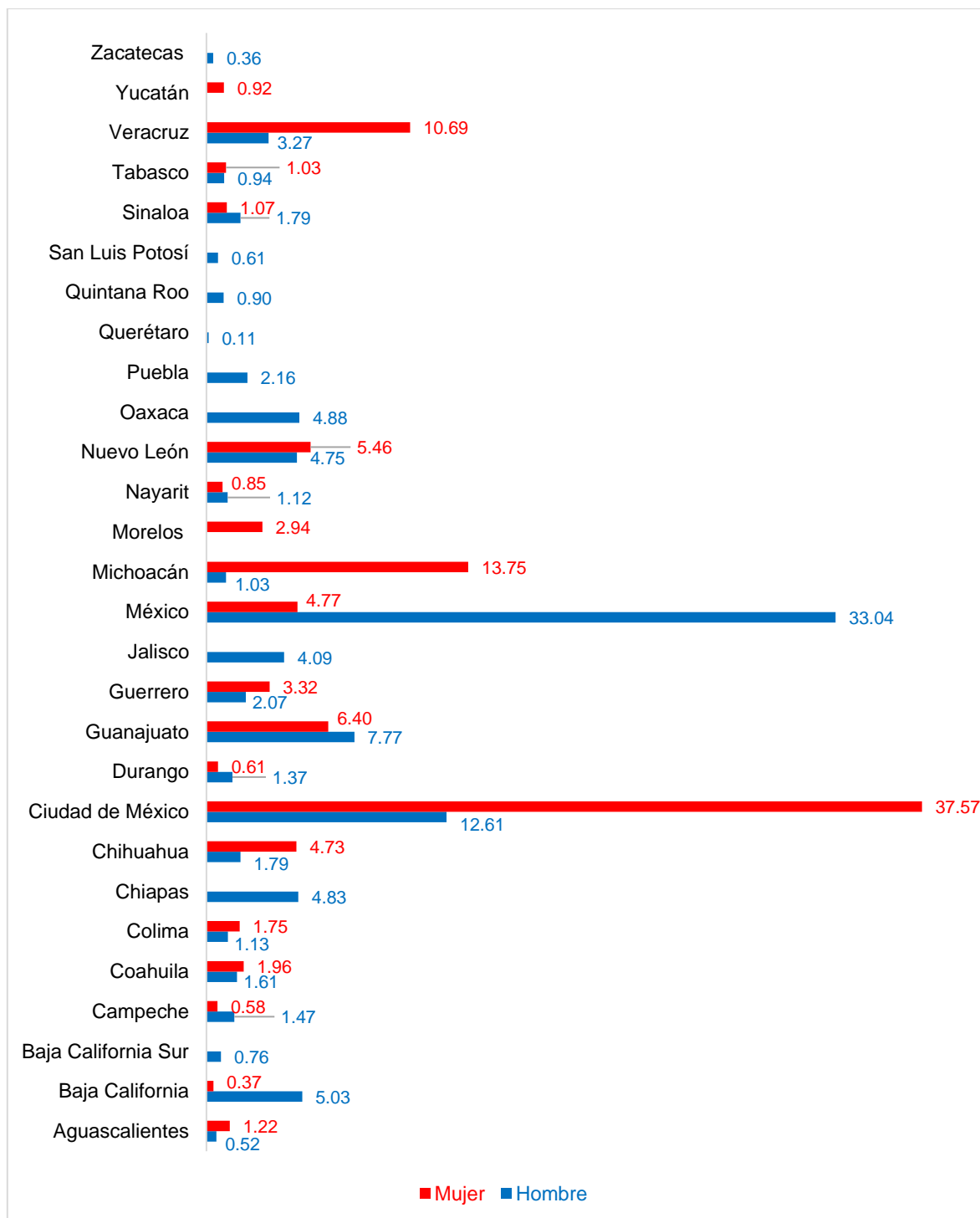
Con relación al nivel de escolaridad, la figura 3.47, muestra el porcentaje de educación formal que tiene los trabajadores de este grupo, en ella se observa que, un porcentaje considerable de los trabajadores hombres tienen nivel de secundaria completa (27.20 %), mientras que solo 0.42 % tiene estudios de posgrado. Por su parte, el nivel de escolaridad con mayor porcentaje de participación de las mujeres también fue de secundaria completa, con 22.58 %.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2018

Figura 3.47 Porcentaje del nivel de escolaridad de los trabajadores del grupo 8351: Conductores de maquinaria móvil para la construcción y minería, por sexo, 2018

Por entidad federativa, la figura 3.48 muestra la distribución porcentual de los trabajadores de este grupo unitario, en ella se observa que es el estado de México, es la entidad federativa que mayor participación de trabajadores hombres tuvo con 33.04 %; por el lado de las mujeres, la Ciudad de México es la entidad federativa que mayor porcentaje de participación tuvo con 37.57 % según registros y estimaciones de los microdatos.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2018

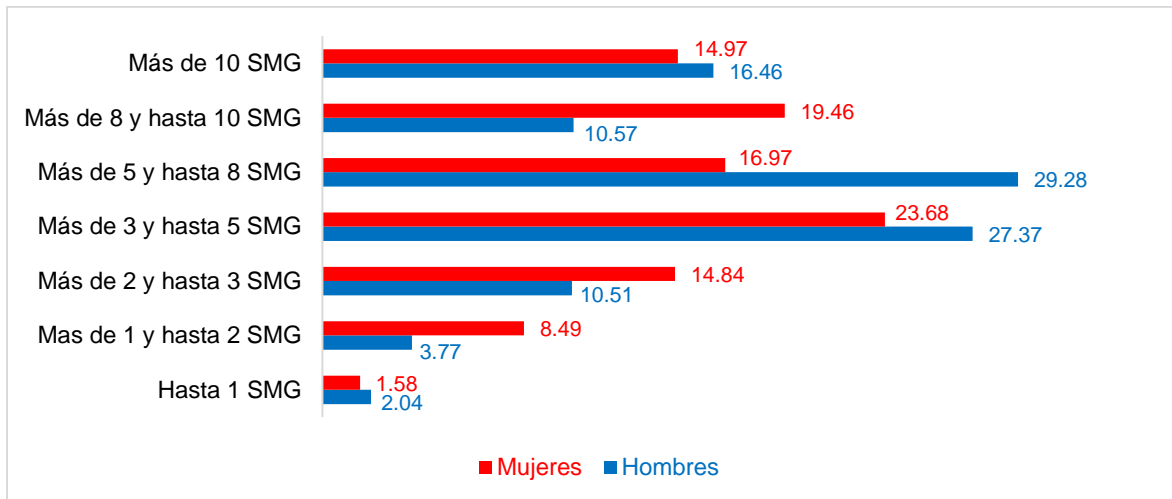
Figura 3.48 Porcentaje de los trabajadores del grupo 8351: Conductores de maquinaria móvil para la construcción y minería, por sexo y por entidad federativa, 2018

3.2.9 Grupo 8352: Conductores de maquinaria móvil para el movimiento de mercancías en fábricas, puertos, comercio, etcétera, por género

De la población ocupada en este grupo, 73.23 % son trabajadores hombres y 26.77 % son mujeres. El 99.69 % de los trabajadores hombres fue subordinado, el resto trabajo por su cuenta y 100 % de las mujeres fue subordinada.

En relación con las horas trabajadas de los hombres, 1.65 % trabaja hasta 32 horas, 7.02 % trabaja de 33 a 40 horas, 59.32 % trabaja de 41 a 48 horas, 13.74 % trabaja de 49 a 56 horas y 18.27 % trabaja más de 56 horas. En el caso de las mujeres, 2.67 % trabaja hasta 32 horas, 4.05 % trabaja de 33 a 40 horas, 56.52 % trabaja de 41 a 48 horas, 12.45 % trabaja de 49 a 56 horas y 24.31 % trabaja más de 56 horas.

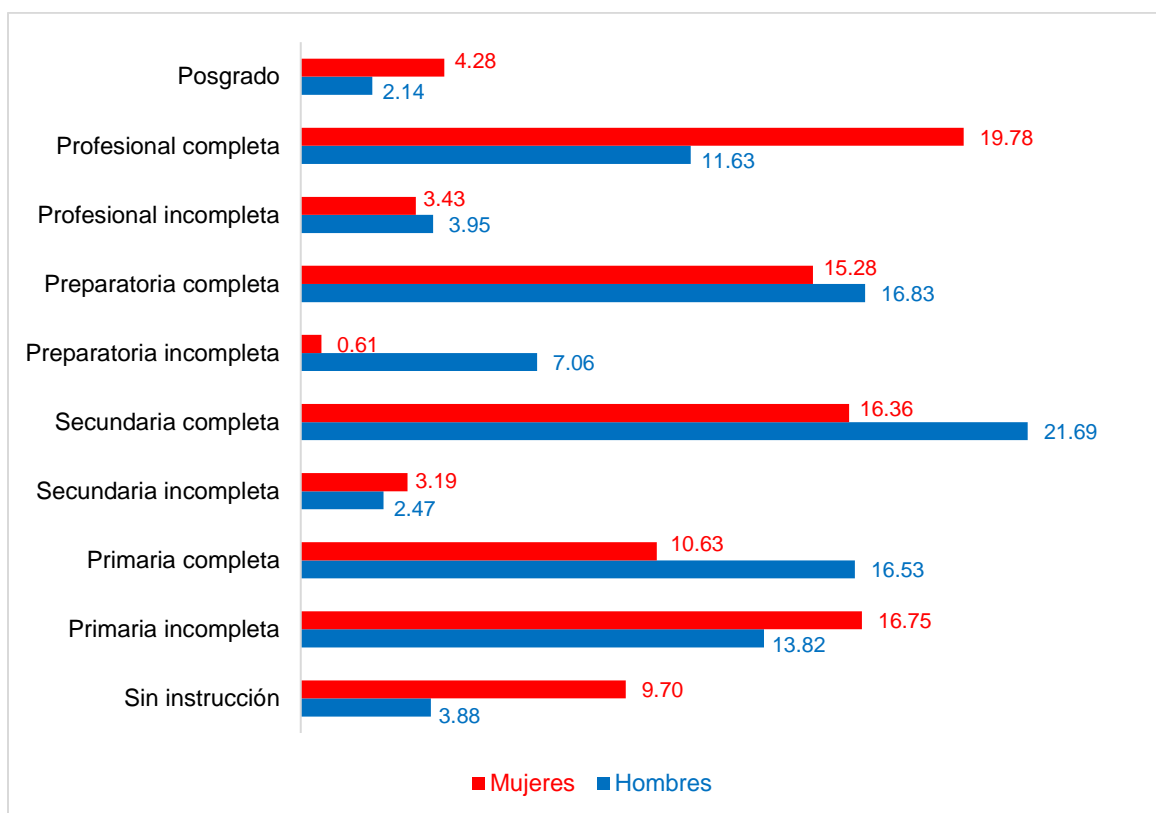
La figura 3.49 muestra el ingreso mensual (agrupado en salarios mínimos general promedio) que obtienen los trabajadores de este grupo, se observa que, un mayor porcentaje de los trabajadores hombres obtienen más de 5 y hasta 8 salarios mínimo; para las trabajadoras mujeres, el mayor porcentaje recae en el rango de más de 3 y hasta 5 salarios mínimos de acuerdo con el salario mínimo general (SMG) promedio para el 2018 publicado por la Comisión Nacional de los Salarios Mínimos (CONASAMI).



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2018

Figura 3.49 Porcentaje de ingreso mensual de los trabajadores del grupo 8352: Conductores de maquinaria móvil para el movimiento de mercancías en fábricas, puertos, comercio, etcétera, por sexo, 2018

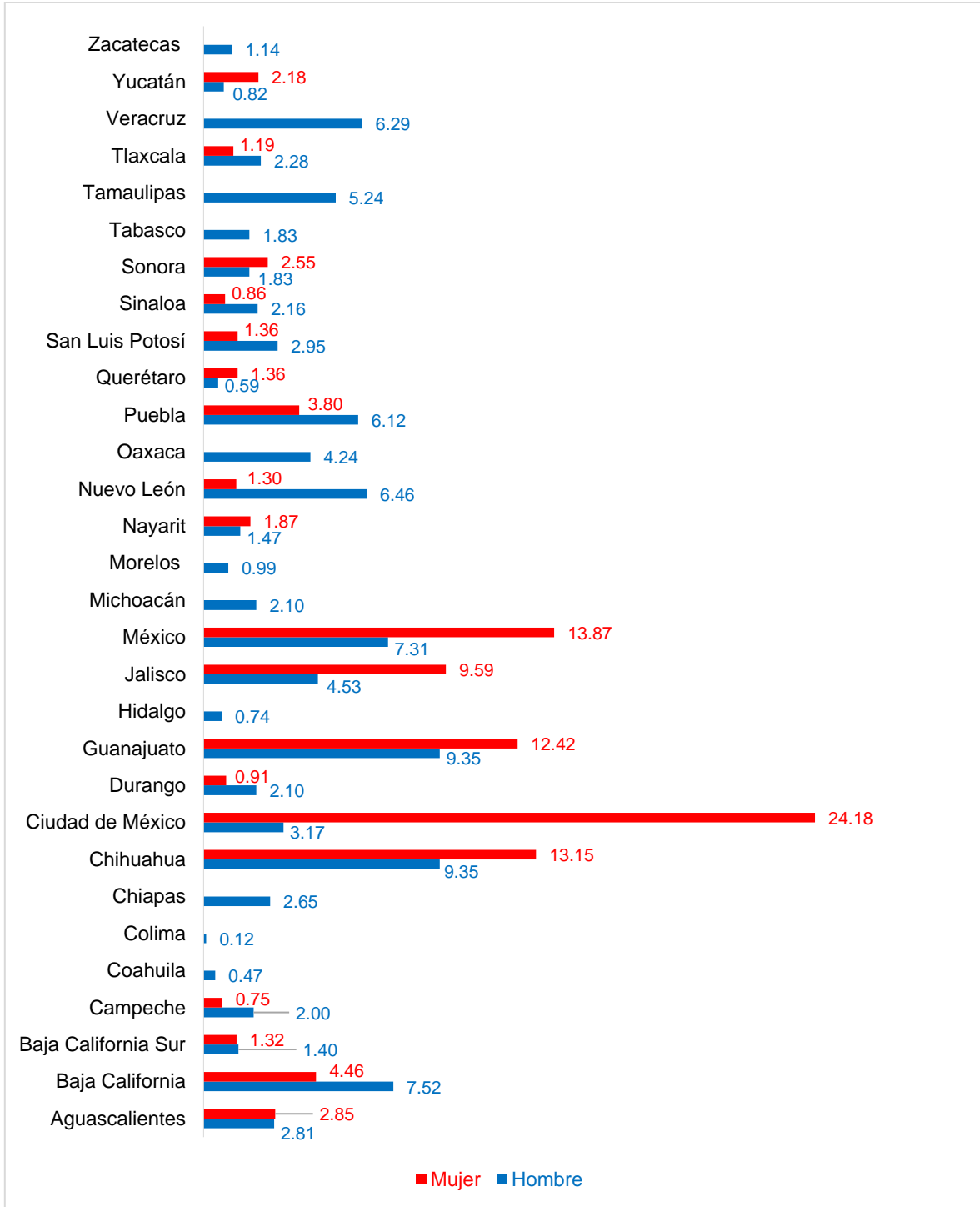
Con relación al nivel de escolaridad, la figura 3.50, muestra el porcentaje de educación formal que tiene los trabajadores de este grupo, en ella se observa que, un porcentaje considerable de los trabajadores hombres tiene estudios de secundaria completa (21.69 %); por el lado de las mujeres, cerca del 20 % tiene estudios profesionales.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2018

Figura 3.50 Porcentaje del nivel de escolaridad de los trabajadores del grupo 8352: Conductores de maquinaria móvil para el movimiento de mercancías en fábricas, puertos, comercio, etcétera, por sexo, 2018

Por entidad federativa, la figura 3.51 muestra la distribución porcentual de los trabajadores de este grupo unitario, en ella se observa que los estados de Quintana Roo y Guerrero no tuvo participación de ninguno de los dos géneros; por parte de los trabajadores hombres, fueron los estados de Guanajuato y Chihuahua los que mayor participación laboral tuvieron, ambos con 9.35 %; por el lado de las trabajadoras mujeres, fue la Ciudad de México la que tuvo la mayor participación laboral femenina con 24.18 %, según registros y estimaciones de los microdatos.



Fuente: Elaboración y cálculos propios con base en microdatos de la ENIGH-2018

Figura 3.51 Porcentaje de los trabajadores del grupo 8352: Conductores de maquinaria móvil para el movimiento de mercancías en fábricas, puertos, comercio, etcétera, por sexo y por entidad federativa, 2018

4. Conclusiones

En ocho años la participación de la mujer en el grupo 83: *Conductores de transporte y maquinaria móvil*, creció a una tasa anual de 18.78 % y la participación laboral masculina presentó una disminución en su tasa de crecimiento anual del 6.96 %.

Como se mencionó anteriormente, no se contó con información para el grupo unitario 8323: Oficiales maquinistas de transporte marítimo; otra situación que se presentó durante el análisis, es que había grupos unitarios con información estadística insuficiente, de tal manera que no fue posible realizar las estimaciones de esos grupos.

A nivel nacional, diez de trece grupos unitarios presentaron una disminución en sus tasas de crecimiento anual, los grupos unitarios con tasas de crecimiento anual positivas fueron: 8344: Conductores en motocicleta (10.48 %), 8351: Conductores de maquinaria móvil para la construcción y minería (5.88 %) y 8352: Conductores de maquinaria móvil para el movimiento de mercancías en fábricas, puertos, comercio, etcétera (5.76 %).

Por género, se observó en general que la participación del hombre disminuyó en diez de los trece grupos unitarios en los que participó del 2010 al 2018, de acuerdo con las estimaciones realizadas con microdatos de la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH) 2010-2018.

En el caso de las mujeres, presentó tasas de crecimiento anual negativas en tres grupos unitarios, 8311: Pilotos de aviación, 8322: Oficiales y marineros de cubierta y prácticos y 8349: Otros conductores de transporte terrestre con motor no clasificados. Cabe señalar que la participación de la mujer en el grupo 83 pasó de nueve a once grupos unitarios de 2010 a 2018, sin embargo, durante el análisis, se pudo observar que en dos de los grupos unitarios en los que participó en 2010, no tuvo presencia para el año 2018, razón por la cual dos de esos tres grupos unitarios presentaron tasas de crecimiento anual negativas.

En relación con los niveles de escolaridad en el grupo 83 a nivel nacional, durante el análisis presentado se pudo observar que, para ambos periodos de tiempo, el nivel de educación que prevalece es secundaria completa, también se puede decir que hubo un retroceso en la población que no cuenta con ningún grado escolar, pues de 2010 a 2018 los porcentajes en los trabajadores sin instrucción aumentó, sin embargo, el porcentaje de trabajadores con nivel de estudios profesionales incrementó a nivel total nacional del grupo 83.

Con relación a la jornada laboral, el análisis del grupo 83 a nivel nacional mostró que, para ambos periodos de tiempo, el porcentaje de las horas laboradas se concentró en el rango de “más de 56 horas”.

Otra de las estimaciones que se presentaron durante el estudio fue el análisis por entidad federativa, a nivel total nacional del grupo 83, coincidió que en ambos periodos de tiempo fue el estado de México el que presentó la mayor concentración de trabajadores. Se pudo observar también que para el periodo 2010, hubo entidades donde no hubo participación de la fuerza laboral femenina.

Finalmente, haber realizado el análisis del mercado laboral con enfoque de género de los “Conductores de transporte y maquinaria móvil”, contribuye a la generación de estadísticas detalladas sobre el empleo femenino en el sector transporte, que como lo mencionaba en su momento Turnbull (2013) no es tarea sencilla; el proporcionar estadísticas detalladas del sector por género, contribuye con el *eje transversal 1* del Plan Nacional de Desarrollo, en el sentido de proporcionar las herramientas para la generación de políticas públicas con enfoque de género, ya que los resultados aquí presentados permiten localizar los grupos unitarios y entidades federativas en los cuales existe una brecha de desigualdad laboral entre ambos géneros.

Bibliografía

Bensusán, G. (2013). Reforma laboral, desarrollo incluyente e igualdad en México, *Serie: estudios y perspectivas, Comisión Económica para América Latina y el Caribe*, abril, núm. 143, México, D.F.

Brunet, A. (2011). La perspectiva de género en el transporte de América Latina y el Caribe, Edición No. 301, núm. 9, *Comisión Económica para América Latina y el Caribe*, Santiago de Chile.

Comisión Económica para América Latina y el Caribe [CEPAL] (2000). Economic survey of Latin America and the Caribbean 1999-2000. Santiago de Chile.

Cruz, G. (2015). *Elasticidad producto del empleo de los trabajadores del sector transporte en México*. Publicación técnica No. 150. México: Instituto Mexicano del Transporte.

Cruz, G., Torres, G., Hernández, S., Arroyo, J., González, A. (2017). *Mercado laboral del sector transporte en México: una perspectiva de género*. Publicación técnica No. 506. México: Instituto Mexicano del Transporte.

Daeren, L. (2001). *Enfoque de género en la política económica laboral. El estado del arte en América Latina y el Caribe*. Santiago de Chile.

Guerrero, C. (2007). *Evolución reciente y perspectivas de empleo*. México: Naciones Unidas.

García, L. y Sánchez, R. (2012). El papel del transporte con relación a los Objetivos de Desarrollo del Milenio, *Serie: recursos naturales e infraestructura, CEPAL*. Santiago de Chile.

Gutiérrez, L. (2008). La distribución del ingreso en México: un análisis regional, 1990-2004, Problemas del Desarrollo. *Revista Latinoamericana de Economía*, 39, (152), enero-marzo, 139-163.

Huerta, R. (2012). Pobreza, distribución del ingreso y renta básica, *Economía-UNAM*, 9 (26), 68-81.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI] (2011). *Clasificación del Censo de Población y Vivienda 2010*.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI] (2019). *Censos Económicos 2019. Los hombres y las mujeres en las actividades económicas*.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI] (2010-2020). *Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares*.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI] (2021). *Mujeres y hombres en México 2020*.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI] (2010-2020). *Sistema de Cuentas Nacionales de México*.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI] (2014). *Uso del tiempo, una perspectiva estadística de género, 2009*.

Kakwani, N. (1980). *Income Inequality and poverty: Methods of Estimation and Policy Applications*. Londres: Oxford University Press.

Kato, E. (2004). Elasticidad producto del empleo en la industria manufacturera mexicana. *Problemas del desarrollo*, 35 (138), 87-96.

Mancini, F. (2016) Cambios y continuidad en la movilidad laboral de la fuerza de trabajo femenina en México, *Comisión Económica para América Latina y el Caribe, Notas de población* no. 102, enero-junio de 2016, año XLIII, 2016, 229-248.

Maurizio, R. (2010). *Enfoque de género en las instituciones laborales y las políticas del mercado de trabajo en América Latina*. Santiago de Chile.

Organización Internacional del Trabajo [OIT] (2015). *Panorama Laboral 2015. América Latina y el Caribe*. Lima.

Organización Internacional del Trabajo [OIT] (2017). *Perspectivas sociales y del empleo en el mundo. Tendencias del empleo femenino*. Ginebra.

Organización de las Naciones Unidas [ONU] (2015). *Aplicación y seguimiento integrados y coordinados de los resultados de las grandes conferencias y cumbres de las Naciones Unidas en las esferas económica y social y esferas conexas*.

Plan Nacional de Desarrollo, 2019-2024, Gobierno de la República. México.

Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes, 2019-2024, Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México.

Sydsaeter, K. y Hammond, P. (1995). *Matemáticas para el análisis económico*. Madrid: Prentice Hall.

Turnbull, P., Lear, J, y Thomas, H. (2013). *Las mujeres en el sector del transporte*, Organización Internacional del Trabajo. Ginebra.

Vásconez, A. (2017). Crecimiento económico y desigualdad de género: análisis de panel para cinco países de América Latina, *Revista de la CEPAL* (122), agosto 2018, 85-113.



COMUNICACIONES

SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



Km 12+000 Carretera Estatal 431 “El Colorado Galindo”
Parque Tecnológico San Fandila, Mpio. Pedro Escobedo,
Querétaro, México. C.P. 76703
Tel: +52 (442) 216 97 77 ext. 2610
Fax: +52 (442) 216 9671

publicaciones@imt.mx

<http://www.imt.mx/>