

Artículo Original

Experiencias y significados desde las ocupaciones colectivas: una mirada al bienestar/malestar psicosocial expresado por conductores del transporte público

Experiences and meanings from collective occupations: a look at the well-being/psychosocial discomfort expressed by conducted public transportation drivers

Experiências e significações de ocupações coletivas: um olhar para o bem-estar psicossocial/desconforto expresso por condutores de transporte público

Valeria Alicia Parra Molina^a , Cristóbal Rodrigo Sepúlveda Carrasco^b ,
Alejandro Sebastián Hermosilla Alarcón^a , Francisca Yamilet Sepúlveda Cifuentes^a 

^aUniversidad Nacional Andrés Bello – UNAB, Concepción, Chile.

^bUniversidad de las Américas – UDLA, Concepción, Chile.

Cómo citar: Parra Molina, V. A., Sepúlveda Carrasco, C. R., Hermosilla Alarcón, A. S., & Sepúlveda Cifuentes, F. Y. (2020). Experiencias y significados desde las ocupaciones colectivas: una mirada al bienestar/malestar psicosocial expresado por conductores del transporte público. *Cadernos Brasileiros de Terapia Ocupacional*. 28(4), 1203-1219. <https://doi.org/10.4322/2526-8910.ctoAO2041>

Resumen

El artículo que se expone describe experiencias desde las ocupaciones colectivas en el territorio y el significado otorgado al bienestar/malestar psicosocial por conductores del transporte público licitado de la provincia de Concepción, Chile. En esta investigación, la metodología empleada fue de carácter cualitativo, con enfoque fenomenológico. La información fue recolectada mediante la aplicación de diecisiete entrevistas semiestructuradas a conductores de líneas de buses, las que posteriormente fueron transcritas. Los textos de estas transcripciones fueron el material para el análisis categorial, que permitió definir temas, categorías, codificaciones y subcategorías de análisis. Entre los resultados más relevantes se destaca la construcción social de la figura que actualmente se percibe del conductor del transporte público licitado de Concepción, entendida como ocupación colectiva en movimiento y que es dependiente de las características singulares del territorio. Las Conclusiones en este estudio, permiten observar que los conductores realizan extensas jornadas laborales a cambio de los beneficios económicos que el trabajo les otorga, dejando en evidencia en algunos casos una alienación ocupacional. Se identifican diferentes territorios; el terminal como un espacio de encuentro en donde “todos somos amigos”, relación que cambia al salir al territorio de la calle, espacio que los conductores describen como la “selva”. Así, la calle es identificada como un campo de lucha, competencia y conflicto permanente.

Recibido Dic. 23, 2019; 1ª Revisión Mayo 2, 2020; 2ª Revisión Jul. 3, 2020; Aceptado Ago. 27, 2020.



Este es un artículo publicado en acceso abierto (*Open Access*) bajo la licencia *Creative Commons Attribution*, que permite su uso, distribución y reproducción en cualquier medio, sin restricciones siempre que el trabajo original sea debidamente citado.

Es posible evidenciar que la organización sindical de los trabajadores contribuye a la disposición de espacios en el territorio terminal, permitiendo la ocupación colectiva.

Palabras clave: Participación de la Comunidad, Trabajo, Cultura.

Abstract

The article describes experiences from collective occupations in the territory and the meaning given to the psychosocial well-being/discomfort by drivers of the public transport tendered in the province of Concepción, Chile. In this research, the methodology was qualitative in nature, with a phenomenological approach. The information was collected through the application of seventeen semi-structured interviews with bus line drivers, which were later transcribed. The texts of these transcripts were the material for the categorical analysis, which allowed defining themes, categories, encodings, and analysis subcategories. Among the most relevant results, the social construction of the figure that is currently perceived as the driver of the public transport tendered in Concepción stands out, understood as a collective occupation in movement and which is dependent on the unique characteristics of the territory. The Conclusions in this study allow us to observe that drivers work long hours in exchange for the economic benefits that work grants them, in some cases showing occupational alienation. Different territories are identified; the terminal as a meeting space where “we are all friends”, a relationship that changes when we go out onto the street, a space that drivers describe as the “jungle”. Thus, the street is identified as a field of struggle, competition, and permanent conflict. It is possible to show that the union organization of workers contributes to the provision of spaces in the terminal territory, allowing collective occupation.

Keywords: Community Participation, Work, Culture.

Resumo

O artigo exposto descreve as experiências das ocupações coletivas no território e o significado atribuído ao bem-estar/desconforto psicossocial dos motoristas de transporte público ofertados na província de Concepción, Chile. Nesta pesquisa, a metodologia utilizada foi qualitativa, com abordagem fenomenológica. As informações foram coletadas por meio da aplicação de dezessete entrevistas semiestruturadas com motoristas de linhas de ônibus, que foram posteriormente transcritas. Os textos destas transcrições foram o material para a análise categórica, o que permitiu definir temas, categorias, codificações e subcategorias de análise. Entre os resultados mais relevantes, destaca-se a construção social da figura que atualmente é percebida como propulsora do sistema de transporte público em Concepción, Chile, entendida como ocupação coletiva em movimento e dependente das características únicas do território. As conclusões deste estudo permitem observar que os motoristas trabalham longas horas em troca dos benefícios econômicos que o trabalho lhes concede, em alguns casos apresentando alienação ocupacional. Diferentes territórios foram identificados; sendo o terminal de ônibus um espaço de encontro onde “somos todos amigos”, sendo que a relação muda quando saímos para a rua, um espaço que os motoristas descrevem como “selva”. Assim, a rua é identificada como um campo de luta, competição e conflito permanente. É possível evidenciar que a organização sindical dos trabalhadores contribui para a disponibilização de espaços no território do terminal, permitindo a ocupação coletiva.

Palavras-chave: Participação da Comunidade, Trabalho, Cultura.

1 Introducción

La investigación que se presenta a continuación busca dar cuenta de los diversos procesos psicosociales, imbricados en las experiencias del hacer cotidiano en conductores del transporte público licitado Concepción. Prácticas sociales enraizadas en la comunidad y que se expresan en ocupaciones colectivas. Porque, “[...] la ocupación como campo, produce sujetos ocupados y permite la relación entre ellos, y en tal sentido, somos la ocupación; entonces el sujeto y la ocupación son equivalentes” (Guajardo 2011, p. 18). De esta manera, sujeto y ocupación, se sitúan en un espacio tiempo y territorio específico, en el cual surgen prácticas sociales generadoras de bienestar/malestar en los seres humanos.

Las prácticas sociales son inherentes a las ocupaciones colectivas y, son condicionadas en sus órbitas materiales y simbólicas por el contexto, el territorio y el tiempo en que la existencia, es dependencia en el hacer y ocupar el territorio. Es esta la expresión de las ocupaciones colectivas, definida por Elelwani & Ramugondo (2012, citado en Caamaño et al., 2017, p. 6) como “[...] el continuo entre opresión y liberación y la intencionalidad sería la llave para su construcción”. Ocupaciones colectivas que constituyen tanto un recurso material como emocional en los seres humanos. Recursos que promueven resistencia, ocupación, liberación y oposición, en la comunidad y en cada ámbito de acción humana; acción humana, que es condicionada por un contexto social, político, cultural y económico, la cual es parte de la ocupación colectiva del sujeto y de su permanente experiencia del hacer en el territorio.

Entendemos el transporte público licitado de la provincia de Concepción como un servicio de uso y de interés público, que está ligado a la vida del ser humano y al desarrollo social, político y cultural de los entornos urbanos. Afianzará su relevancia, para el vivir y existir en el territorio, a partir de la segunda mitad del siglo XIX, esto debido a que Concepción era la tercera ciudad más importante del país. Su población, de 66.074 habitantes registrados en el censo de 1920, había variado considerablemente gracias a la gran actividad industrial existente en la zona, fenómeno que podía apreciarse en la expansión de sus áreas urbanas (Campos et al., 2014). Los medios de transporte público terrestre han tenido un desarrollo histórico cuyo progreso ha estado íntimamente relacionado con el proceso de globalización que incorpora lo político, lo económico, lo social y el avance de nuevas tecnologías (Figuroa, 2005). Precisamente, y de forma particular, en el desarrollo de las grandes comunas del país, los medios de transporte han tenido un rol preponderante en la expansión de la ciudad en gran parte de la geografía permitiendo el desplazamiento, la organización de vida social y la exploración de nuevos territorios.

En esta investigación se hace relevante comprender que en el uso del transporte público convergen diversas subjetividades, que, al compartir el territorio con otros, posibilita la construcción de significados que forman parte de la identidad colectiva de la ciudad de Concepción, comprendiéndose que los sujetos se configuran como tales en el plano de las interacciones sociales, a través del discurso y la cultura (Agudelo Bedoya & Estrada Arango, 2013).

La tradicional imagen de los conductores, que los representa como seres pasivos y mecanizados en su actuar, vinculados a la máquina y al territorio que transita, ha sido quizás la razón por la que se invisibiliza su figura, situación que está estrechamente vinculada con el concepto de alienación ocupacional, lo cual hace referencia a las “[...]”

experiencias prolongadas de desconexión, aislamiento, vacío, falta de sentido de identidad, expresión limitada del espíritu o sensación de falta de sentido como la ausencia de sentido o propósito en las ocupaciones de la vida cotidiana” (Townsend & Wilcock, 2008, citado en Pizarro et al., 2018, p. 3). Situación que nos lleva a reflexionar sobre el hacer cotidiano de los conductores del transporte público licitado de Concepción, su visión sobre su rol como actor social y el significado que lo identifica como una ocupación colectiva.

En este punto es importante comprender que la ocupación humana es un fenómeno compartido, en el caso de los conductores del transporte público licitado de Concepción, entendidos como una ocupación colectiva. Ocupación que es modulada por el territorio, entorno que comprende la calle por donde transita la ocupación colectiva, el bus y el terminal. Estos espacios habituales se transforman en espacios simbólicos en donde convergen múltiples subjetividades con las cuales se relacionan los conductores del transporte público, configurando así y de manera conjunta la identidad de esta ocupación colectiva mediada por procesos de bienestar/malestar psicosocial.

En esta investigación, las acciones realizadas para aproximarse a los sujetos de estudio, consistieron en reiterados encuentros con directivos y conductores del transporte licitado de Concepción. Instancias, en las que progresivamente se les fue comunicando el objetivo principal de la investigación, esto es, “[...] cuál es el significado que le otorgan los conductores a sus experiencias colectivas y el bienestar/malestar psicosocial”. Es así, como luego que el equipo investigador manifiesta explícitamente su interés a cuatro líneas de buses, para que participen en la investigación, dos de ellas expresan voluntariamente su intención de ser parte de la investigación. A partir de ello, se comienza con el proceso de formalización de la investigación (cartas a directivos de las líneas de buses para autorizar la investigación, consideraciones éticas aplicación de consentimiento informado, diseño y elaboración de la pauta de entrevista semi estructurada).

Finalmente la pauta de entrevista semi estructurada, fue aplicada a diecisiete conductores, de dos líneas de buses del transporte público licitado de Concepción. El análisis de la información permitió rescatar experiencias y significados en el territorio desde el hacer y sentir cotidiano con otros, y comprender el dinamismo que se manifiesta en la ocupación colectiva al transitar por el territorio, expresándose en bienestar o malestar psicosocial.

2 Desarrollo

2.1 Ocupación humana: acción individual y práctica colectiva

Comprender ocupación humana, desde una perspectiva colectiva en Terapia ocupacional (T.O) es un reto, porque la palabra es parte del lenguaje común con significados que la profesión no puede controlar (Crepeau et al., 2011). Entre tanto, los fundadores de la Terapia ocupacional utilizaron la palabra *ocupación* para describir una forma de utilizar correctamente el tiempo que incluía trabajo y actividades similares a él y recreativas (citado en Crepeau et al., 2011). Posteriormente, surge el paradigma de la ocupación que se concibe como un fenómeno individual y subjetivo, destacándose el desarrollo de modelos de intervención como el divulgado modelo de ocupación (Morrison et al., 2011). Ocupación que se expresa en un tiempo – espacio en que se coexiste para hacer, como señala Barros (2015) espacio y tiempo en que se manifiestan, en

forma inmediata, las relaciones que los hombres establecen entre sí y con la naturaleza en función de sus necesidades, configurándose lo que se denomina condiciones concretas de existencia.

En el espacio social, ocupación y existencia son dinámicas y resultantes de las circunstancias socio – históricas en que los individuos interactúan, dialogan y expresan sus opiniones en torno a su hacer en comunidad. Palacios (2015) plantea que, a mediados de los años 80', la ocupación se asume como intermediaria entre la persona y el contexto. De esta manera, desde ambas perspectivas, la ocupación se observa como una manifestación individual y de adaptación del sujeto al territorio. Así, “[...] las relaciones, y lo que somos como seres humanos, están siendo constantemente moldeados por lo que somos capaces o incapaces de hacerlo dentro de grupos, las comunidades y la sociedad” (Ramugondo & Kronenberg, 2015, p. 10).

La ocupación humana expresada en relaciones colectivas, constituye al sujeto, en sus expresiones materiales y simbólicas en su hacer en comunidad con otros. Palacios (2015) menciona que, desde la perspectiva social, es necesario visibilizar la colectividad y sus ocupaciones como sujetos de la Terapia ocupacional. Entonces, emerge el concepto de Ocupación Colectiva acuñado en 2012 por Elelwani Ramugondo y Frank Kronenberg, el cual hace referencia a que los significados que se le otorgan a la ocupación. Significados que no se dan en el hacer individual, sino que en la llamada ocupación colectiva, lo que se asocia a la concepción sudafricana Ubuntu, informado por Marle & Cornell (2005, citado en Ramugondo & Kronenberg, 2015, p. 10) “[...] es un sentido profundo, y cualquier otra cosa que sea, implica una ética interactiva, o una orientación óntico en el que quién y cómo podemos ser como seres humanos siempre se está formando en nuestra interacción con los demás”.

En las últimas décadas, desde Latinoamérica el concepto de ocupación ha sido analizado desde el paradigma social de la T.O, el cual sintoniza con una ruptura contrahegemónica desde una perspectiva crítica (Palacios, 2015). Esta Terapia ocupacional social habría surgido desde el análisis reflexivo de las diferentes prácticas de intervención, lo que permitiría observar la gestación de una (aparentemente) nueva dirección de los fines y propósitos de la profesión, dirigiendo especial preocupación por cuestiones de índole social (Kronenberg et al., 2006).

2.2 Territorio y ocupaciones colectivas en movimiento

A partir del año 2002, en la Octava región de Chile, comienza la licitación para servicios de transporte público de pasajeros. Este se hace mediante el mecanismo legal establecido en la Resolución exenta N°2246, del Decreto de Ley 279, donde se establece el número de máquinas que realizarán los recorridos en siete intercomunas de la provincia de Concepción, las cuales corresponden a: Concepción, Penco, Talcahuano, Chiguayante, San Pedro de la Paz, Hualqui y Hualpén. Es así como se tiene claridad que 1.890 máquinas realizan 72 recorridos. Sin embargo, no se conoce con exactitud el número de conductores que operan, como consecuencia del sistema contractual, que permite a cada empresario contratar directamente a los conductores, de esta manera en algunas líneas se trabaja por sistema de turnos, otras contemplan solo un turno por máquina, sumándose a esto días festivos en que se realizan relevos a los conductores. La Asociación Gremial Provincial de Taxi Buses Concepción estima que hay 2.800 conductores en la provincia.

Los conductores vivencian sus prácticas cotidianas en espacios materiales y simbólicos, orbitas sociales donde el territorio es coherente con el lugar, descrito desde una perspectiva ocupacional, en el sentido en que aborda el espacio y su relación con aspectos simbólicos necesarios para la vida social y, podríamos decir, las ocupaciones (Pizarro et al., 2018). Es el territorio entonces un lugar donde se adscribe la cultura y por tanto ocurren prácticas propias, un espacio definido según la distribución y necesidad de la población y que por lo tanto puede ser potenciador de la reproducción de una ocupación, generando un sentido de pertenencia en los sujetos proporcionando bienestar/malestar psicosocial. Es así, como se hace necesario comprender la interrelación sujeto-territorio, ya que en esta relación se evidencia una trama simbólica compartida, debido a que el territorio va construyendo, usos y sentidos en el sujeto, lo que se expresa en la ocupación colectiva. Como señala Giménez (2005) el espacio apropiado por un grupo social para asegurar su reproducción y la satisfacción de sus necesidades vitales, que pueden ser materiales o simbólicas.

El territorio es un lugar de variada escala donde actores ponen en marcha procesos complejos de interacción entre sistemas de acciones y sistemas de objetos, constituidos estos por un medio geográfico integrado por un sin número de técnicas [...] identificables según instancias en procesos de organización territorial en particular a ese acontecimiento y con diversos grados de inserción en las relaciones de poder (Bozzano, 2012, p. 3).

De esta manera en la subcultura del transporte público se pueden dar diversas interacciones entre las que se destacan, la relación sujetos- objetos y sujetos- territorio en las que se expresan diferentes relaciones de poder que pueden variar de acuerdo a la naturaleza de esta relación y que dan identidad al ocuparse colectivamente. Tal y como lo plantea Palacios (2017), la calle se transforma en un lugar de encuentro, construida por interacciones colectivas populares. De lo que se desprende que para la autora, el territorio es un lugar geográfico específico donde acontece la ocupación colectiva; en esta investigación, además de lo señalado por Palacios, se comprende al territorio constituido por diversos espacios, que en sus singularidades configuran la ocupación colectiva, por una parte el terminal de buses y los distintos espacios que hay en él, así como el bus y las calles o lugares por los que transita cotidianamente como parte de su recorrido.

El territorio se compone por una serie de complejos factores que facilitan y limitan las interacciones y generan intersubjetividad entre las personas (Mascareño & Busher, 2011, citado en Palacios, 2017). Consideramos tanto al terminal y el bus como espacios que favorecen la construcción de significados en los conductores, por lo que vehículo tiene gran importancia para ellos y se configura como su espacio de trabajo más íntimo, en el que se llevan a cabo diferentes interacciones entre operador y pasajeros (Aguilar, 2000).

Al comprender que existe una multiterritorialidad en esta ocupación colectiva, se releva, entonces, la importancia de la calle como un territorio mutable. El conductor, junto con el bus, recorre diferentes espacios geográficos en los cuales ciertamente la cultura local y el contexto varían, incidiendo en la forma de sentir el territorio e interactuar con los pasajeros. Así es,

Factible considerar a las unidades del transporte público de pasajeros como formas construidas [...] cargada de signos abundantes y complejos que constituyen un código donde cada elemento: el color, los materiales, tamaño,

uso, sus historias, sus faltas, encierran gran número de significados (Aguilar, 2000, p. 93).

Es por esto que al considerar el bus como un objeto que se encuentra en relación con el conductor y que se configura como parte de esta transferencia de información. En concordancia con lo anterior, Latour (2003) evidencia el papel que tienen los objetos en la constitución de lo social ya que como anteriormente había mencionado Norbert Elias (1990) los seres humanos están en contacto con el mundo, y en esta interdependencia entre los humanos y el mundo determina “[...] la manera en que los objetos actúan sobre los sujetos, los sujetos sobre los objetos, los fenómenos naturales no-humanos sobre las personas, y las personas sobre la naturaleza no-humana” (citado en Pozas, 2015, p. 3).

De esta manera, se puede entender al bus como un objeto que expresa la identidad del conductor, es decir, como una plataforma social en movimiento de la cual se apropia para establecer relaciones sociales con los pasajeros y el territorio. Así, es posible comprender que el bus permite prácticas sociales, por lo cual se genera una red de simbolismos compartidos por los conductores del transporte público, que interactúan cotidianamente con este, ensamblándose y a partir de esta vinculación indisociable generan acciones y significados que tributan a la ocupación colectiva.

2.3 Significados asociados al bienestar/malestar psicosocial

En esta investigación se ha comprendido el bienestar/malestar psicosocial como la unión entre los elementos psicológicos y sociales que contribuyen a dar forma y sentido a la identidad del sujeto. Así el enfoque de bienestar de los sujetos se ha centrado en las valoraciones que hacen de sus circunstancias y de su funcionamiento dentro de la sociedad. Incluye la de sí mismo; la capacidad de manejar el medio y la propia vida de forma efectiva (Zubieta et al., 2012).

Comprendido de esta manera el bienestar radica en características que se expresan en el actuar cotidiano y en la búsqueda constante de querer alcanzar el control del medio en el cual se habita, lo que a su vez desde el componente social, se relaciona con las bases reales de las creencias implícitas positivas sobre el yo, el mundo y los otros y aporta los elementos sociales y culturales promotores de la salud mental (Blanco & Díaz, 2005; Páez et al., 2007). Al incorporar el componente social al bienestar del sujeto se comprende en un entramado de relaciones enmarcadas en un ámbito cultural que aporta elementos que promueven al desarrollo del bienestar/malestar psicosocial.

Entre tanto, el concepto de bienestar psicosocial es aplicable tanto a lo individual como a lo colectivo (Eiroa-Orosa, 2013). El sujeto deja de ser entendido sólo desde lo individual y situado en un ambiente cultural, para incorporar la relación con otros y cómo a partir de esta surgen nuevos significados, sentimientos de reconocimiento con lo que se favorece el bienestar o malestar psicosocial desde lo colectivo.

Desde Terapia ocupacional el concepto de malestar ha sido escasamente abordado siendo preferentemente definido desde el área de la Medicina como una sensación subjetiva por parte de una persona donde su bienestar físico o mental se halla ausente o mermado, de modo que no puede desenvolverse con normalidad en la vida diaria (Salazar & Sempere, 2012). Se comprende al malestar como una sensación subjetiva que afecta el desarrollo cotidiano del sujeto y sus relaciones colectivas. Desde el análisis biomédico no se

contemplan aspectos como las experiencias o vivencias diarias y como los factores sociales influyen en la configuración del sujeto. El bienestar/malestar psicosocial es posible comprenderlo a partir de los significados que los conductores del transporte público otorgan a las experiencias en el mundo social. Así, la relación que establecen los conductores con su familia, compañeros, administradores de terminales, jefes, directivos y pasajeros, son elementos sociales y culturales fundamentales de la ocupación colectiva. Como lo ha expuesto Palacios (2017, p. 58) el bienestar psicosocial tiene que ver con la manera como uno se siente, como se desempeña y cómo se relaciona con los demás. Se centra la mirada en la experiencia expresada en el discurso de los conductores entendidos como los actores principales en el sistema de transporte público quienes debido a las lógicas mercantiles e individualistas que sustentan el sistema económico de libre mercado han sido históricamente invisibilizados del cotidiano de la sociedad.

Desde la experiencia el sujeto deja de ser entendido desde lo individual y situado en un ambiente cultural determinado, para incorporar la relación con otros y cómo a partir de esta surgen nuevos significados, sentimientos de reconocimiento con la otredad que favorecen al bienestar/malestar desde lo colectivo. Fenómeno que Ramugondo & Kronenberg (2015, citado en Palacios, 2017, p. 34), conceptualizan como:

Ocupaciones que son llevadas a cabo por colectivos en situaciones cotidianas y que pueden reflejar pertenencia, interacción y cohesión; por otro lado, se refiere a las ocupaciones en las que se involucran los individuos, grupos, comunidades y/o sociedades en contextos cotidianos; éstas pueden reflejar una intención hacia la cohesión social o la disfunción, y/o el avance o el retroceso hacia un bien común.

3 Metodología

En esta investigación la metodología empleada fue de diseño cualitativo, esto para aproximarnos a “[...] la perspectiva de los participantes [...] acerca de los fenómenos que los rodean, profundizar en sus experiencias, perspectivas, opiniones y significados, es decir, la forma en que los participantes perciben subjetivamente su realidad” (Hernández et al., 2010, p. 494).

El enfoque de la investigación es fenomenológico que, como menciona (Hernández et al., 2010, p. 494) “[...] pretende describir y entender los fenómenos desde el punto de vista de cada participante y desde la perspectiva construida colectivamente”. En tal sentido, se pretende ahondar y describir la realidad a partir de la voz y experiencia de los conductores.

Las primeras acciones efectuadas para desarrollar esta investigación fue el acercarse a cuatro líneas de buses, entre los meses de julio - agosto de 2018. Sin embargo, por motivos de acceso, apertura y lazos de confianza que se generaron hacia la investigación solo se logró trabajar con las líneas Buses Campanil y Buses Tucapel.

Los participantes del estudio corresponden a diecisiete conductores hombres de entre 40 y 72 años de edad, residentes de la provincia de Concepción octava región de Chile quienes aceptan colaborar con la investigación relatando sus experiencias y trayectorias de vida de forma voluntaria.

El instrumento utilizado para desarrollar el proceso de recolección de datos fue la entrevista semiestructurada. Las Entrevistas fueron realizadas en los meses de septiembre- octubre de 2018, en sus lugares de trabajo, descanso y de reunión y se almacenaron en audios. El procesamiento de la información consistió en transcribir los audios de las entrevistas y, a partir de la lectura de los textos escritos así obtenidos, se levantaron temas, categorías y subcategorías relevantes.

Para las consideraciones éticas de esta investigación, los conductores firmaron un consentimiento informado que resguarda y protege su identidad, además de asegurar su colaboración voluntaria en la investigación.

4 Resultados y Discusión

Para esta investigación es fundamental lo expresado por los conductores del transporte licitado de la ciudad de Concepción, información que fue posible recopilar mediante diecisiete entrevistas semiestructuradas, emergiendo bienestar/malestar psicosocial que se genera en la ocupación colectiva en relación al territorio por el cual transita y las relaciones que surgen con otros en el territorio. Los participantes fueron doce conductores de la línea de Buses Tucapel y cinco de Buses Campanil.

4.1 Experiencias de conductores en la calle y el bus

Según lo expresado por los sujetos de estudio con respecto a las experiencias de bienestar/malestar psicosocial que emergen en los territorios por los cuales transitan cotidianamente, lo primero que destacan es la inseguridad durante el recorrido es dependiente del territorio, debido a haber sido víctimas de asaltos más de una vez, identificando lugares específicos en el territorio como peligrosos, como lo señala el conductor MCR:

Bucha son lugares distintos porque recorreremos desde Lomas a Hualpén en la Emergencia, pero yo no hago diferencia con la gente, a todos los saludo. Hay lugares en Hualpén, por ejemplo en donde uno anda con miedo pero no lo demuestra, no lo puede demostrar.

El territorio, “[...] va construyendo históricamente formas de interacción, usos y sentidos diferenciados que nos hablan de una realidad múltiple en dimensiones y actores” (Aguilar, 2000, p. 89). En este sentido, la percepción de inseguridad recogida del discurso de los conductores es comprendida como expresión de malestar psicosocial se configura a partir de experiencias previas dadas en un territorio específico, determina la interacción que se produce entre la ocupación colectiva y el territorio en el que transita, y que, al situarla en los discursos de los sujetos que componen la ocupación colectiva, son significadas y resignificadas como vivencias de alto riesgo y los obliga a asumir actitudes de precaución, alerta o temor al sentirse vulnerables en ciertas circunstancias, condicionando y diferenciando la relación que se establece con los habitantes de un sector en comparación con otros.

Los conductores expresan que la máquina es vista como fuente de trabajo, el bus es la única fuente de trabajo, por lo tanto, deben cuidar de ella y hacer las reparaciones correspondientes, así lo manifiesta CPA:

Es mi herramienta de trabajo, es mi joya, es con lo que vivo, es lo que a mí me da el sustento diario.

Se valora el trabajo, como acción práctica destinada a satisfacer necesidades [...] genera los bienes y servicios que le permiten la satisfacción de sus necesidades, pero lo más importante genera sus espacios vitales de existencia, construyendo los artificios que le permiten visibilizar su proyecto de vida (Delgado & Malet, 2007, p. 11).

De este modo surge como hallazgo relevante que la máquina es significada como un objeto que media la relación entre ocupación colectiva, mundo laboral y bienestar/malestar psicosocial al constituirse como una herramienta de trabajo representada por los sujetos desde un sentido de propiedad, debido a que contribuye al logro de este bienestar basado en la satisfacción de necesidades.

Otro elemento destacable obtenido desde la propia voz de los conductores es la vinculación afectiva con la máquina, refieren hablar con “ella” y tener acciones afectivas con ésta, como manifestó IOG:

Es como si fuera mía, yo creo que ni a mi señora la cuido tanto como cuido a la máquina [risas] sí mi señora me dice porque no te casaste con una Tucapel me dice [ríe] de verdad si me lo paso todo el tiempo aquí sí es verdad.

Desde la teoría del actor red Bruno Latour, como principal exponente, se contrapone al esencialismo de la sociedad, que tiende a definir a priori los elementos constitutivos de lo social, para plantear una sociología de las asociaciones, en donde dichos elementos son constituidos de forma relacional en una red de entidades heterogéneas. Esta red incluye seres humanos y todo tipo de objetos, naturales o producidos por los seres humanos, incluyendo los simbólicos (Pozas, 2015, p. 2). Así, se plantea la necesidad de entender las formas particulares en las que los actores (humanos y no humanos sin distinciones) se interrelacionan y median sus acciones (Sánchez-Criado, 2006). La máquina es conceptualizada como una extensión del conductor, sin la cual no es posible concebirse como sujeto, aspecto fundamental e indivisible para la ocupación colectiva, este vínculo afectivo que establece el conductor con la máquina es debido a que al ser una herramienta de trabajo requiere que los conductores pasen gran parte de su día junto a ella.

4.2 Ocupaciones colectivas, bienestar/malestar psicosocial en conductores

Los conductores identifican que la conversación entre recorridos genera bienestar, afirmando que el compartir (anécdotas del trabajo diario, alimentos) con sus compañeros entre recorrido es lo más gratificante de la jornada laboral. Las disputas por remuneraciones del territorio calle son aparcadas hasta que el recorrido se pone en movimiento nuevamente, y la convivencia sigue siendo la misma de siempre, como lo comenta JBC:

Es una de las pocas empresas donde hay harta convivencia, nosotros llegamos acá de repente nos juntamos 20-30 minutos y se echa la talla.

Palacios (2017) plantea que la ocupación colectiva es la expresión de aspectos culturales, históricos, económicos y materiales, dados en el escenario de la vida cotidiana de las comunidades. En esta investigación se ha comprendido que los conductores, al estar con otros y compartir experiencias, construyen la ocupación colectiva expresada en prácticas como el compartir con sus compañeros, tomar un café, fumar un cigarro, acciones que son

significadas por los conductores como generadoras de bienestar y contribuyen al fortalecimiento de una identidad colectiva, identidad a la que el territorio terminal tributa al transformarse en el escenario en que se expresan aspectos que configuran lo colectivo.

La organización de instancias recreativas una vez al año tributa al bienestar psicosocial de los conductores, como lo define ARV:

Nos programamos pal paseo, juntamos el grupito que vamos siempre, somos 15-20 pero todo tranquilo.

Las ocupaciones colectivas potencian el sentido de comunidad, generando la posibilidad de cohesión, bienestar subjetivo, pertenencia e identidad social (Maya-Jariego, 2004). En esta investigación se identifica que los conductores del transporte público reconocen prácticas que favorecen la cohesión del grupo, las que están ligadas a compartir en otros espacios que no sean los del ámbito laboral, los que robustecen el sentimiento de pertenecer a un grupo que va más allá del cotidiano laboral.

4.3 Prácticas al estar y existir en común

Una de las prácticas que desarrollan los conductores al estar en común es la limpieza del bus como una acción habitual en tiempos libres y cuando es necesario, según señala JBC:

Hay que mantenerla bonita, mantenerla limpia porque es para servicio público y cuidarla.

La vida cotidiana “[...] nos muestra un mundo subjetivo, que yo experimento, pero a la vez, ese mundo es intersubjetivo, social, compartido, ‘mi mundo’ es un mundo que vivo con otros” (Barros, 2015, p. 2). El bus es entendido como territorio, se configura como un mundo subjetivo y una extensión de la subjetividad y corporalidad de cada conductor, lo que de cierto modo expresa su identidad, pero a la vez se configura como un territorio compartido con otros sujetos, de esta forma se entiende la preocupación por la imagen que se proyecta mediante la máquina, ya que a través de esta se construye como un actor social y se pone al servicio de la comunidad en busca de generar bienestar en los pasajeros, acción que tiene como fin lograr el reconocimiento a su labor por parte de la comunidad, favoreciendo el bienestar subjetivo en ellos como conductores del transporte público.

Se identifica el tomar desayuno y almorzar juntos en el terminal como prácticas generadoras de cohesión grupal los conductores afirmaron que hacen uso de un espacio físico determinado en el terminal de buses para compartir con sus compañeros a la hora de comer, como lo dijo PRV:

Generalmente conversamos, tomamos desayuno, once juntos.

El ser es ontológicamente comunitario y ocupacional. Por tanto, nos hacemos parte nos inclinamos a aceptar proposiciones tales como al existir persona existe ocupación entendiendo ésta última como la síntesis de nosotros, es lo que nos hace ser nos-otros (Ramírez & Shlierbener, 2014, citado en Pino & Ceballos, 2015). El terminal de buses es significado por los conductores como un espacio común de bienestar y encuentro, que favorece expresiones de identidad colectiva, que están mediados por elementos propios de

la cultura construida en torno a estos espacios y territorios, donde el conversar, tomar desayuno permiten la organización y configuración de sentido de pertenencia.

4.4 Relaciones sociales que surgen en el contexto cotidiano y familiar

En cuanto a los aspectos cotidianos y familiares los conductores hacen referencia a que las largas jornadas laborales dificultan la conciliación de la vida en familia lo que influye en la dinámica, de manera negativa, ya que se ausentan en hitos y celebraciones importantes de sus seres queridos, como comento RNE:

Uno sale en la mañana temprano llega la noche, al final uno no ve a los hijos de uno como van creciendo, cuando van llegando a la casa como al medio día, uno no se termina su jornada laboral llega a la casa y ellos están durmiendo ya po; y de repente me retan me dicen “papá cuando voy a tener más tiempo para estar con nosotros” difícil, pero voy a tratar.

Con respecto a la conciliación de la vida familiar y el trabajo Barros (2015, p. 4) señala que la “[...] vida cotidiana es la vida de las personas, su existencia misma, es la historia de cada sujeto en un aquí y ahora [...] un grado de naturalización y de acostumbramiento impuesto desde el sistema de relaciones para no ver la realidad”. En esta investigación es posible evidenciar una naturalización por parte de los conductores de extensas jornadas laborales que los mantienen fuera del hogar durante el día, dicha situación tiene directa relación con las características del contrato de trabajo que estimula la autoexplotación de los sujetos, como lo señala Han (2012, p. 20) “[...] el sujeto de rendimiento se abandona a la *libertad obligada* o la *libre obligación* de maximizar el rendimiento. El exceso de trabajo y rendimiento se agudiza y se convierte en auto explotación”. Dichas características son propias del sistema de libre mercado en el contexto de las relaciones laborales, a raíz de lo cual el bienestar/malestar psicosocial de los sujetos es valorado socialmente a partir de los bienes económicos que pueden adquirir para establecer relaciones de oferta y demanda en la sociedad de mercado que se encuentran insertos.

Nosotros saliendo de aquí del portón para afuera no somos amigos, no nos conocemos, cada cual pelea por lo suyo. Pero digamos una pelea sana, limpia, de no perjudicar al otro, no es que vamos a llegar aquí peleando de mira tú lo que me hiciste.

“La praxis no se ubica en el contexto, sino que una u otra praxis produce su contexto reproduciendo modificando constantemente por ella misma” (Barros, 2015, p. 6). El hacer determina los contextos, para los conductores del transporte público la calle por sí misma no es observada como un territorio hostil, es al momento de salir a ella, en la búsqueda del sustento económico diario para él y su grupo familiar, esta se presenta como un territorio de disputa y lucha, esto a consecuencia de la competitividad que ocurre entre los mismos conductores de la línea, así como también de otras líneas de buses. Estimulando la competitividad y el individualismo, configurándose la calle como un territorio de autoexplotación, de lucha y de resistencia. De este modo, ante un sistema social y económico alienante y extremadamente exigente en el hacer y existir en el mundo laboral, los conductores se organizan y establecen acuerdos que garantizan la unión y la cohesión de la ocupación colectiva.

Haciendo referencia a los logros socioeconómicos alcanzados por los conductores en su desempeño ocupacional y/o laboral ellos expresan que su actividad laboral les ha

posibilitado adquirir bienes y servicios tanto para ellos como para sus familias, expresado de esta manera por BG:

He tenido logros también gracias a esto. De hecho uno siempre ha querido tener un auto y el mío me lo compre trabajando acá, tengo mi casa pagada y eso me hace sentir tranquilo en ese aspecto.

“Valoración que realiza el sujeto acerca de los sucesos, actividades y circunstancias en las que se desarrolla su vida” (Zubieta et al., 2012, p. 68). Según lo referido en esta investigación por un grupo de conductores, los ingresos económicos recibidos por el trabajo realizado han contribuido a cumplir con diferentes expectativas y por lo tanto a acceder a una mejor calidad de vida, influyendo directamente en su percepción y construcción de significados en torno al bienestar que les genera su trabajo, respondiendo a la lógica mercantil donde el bienestar está ligado a la capacidad adquisitiva y al acceso a bienes materiales y de consumo.

Hay un grupo de trabajadores que reconocen que el trabajo genera malestar psicosocial por ser estresante, ya que deben estar pendientes de todo lo que pasa en el territorio calle y lo que pasa dentro del territorio bus, en las palabras del conductor RVE:

Los primeros días buena onda, tercero y cuarto ya estoy por reventar, ésta pega es estresante y cansadora, todos se cansan, por la vista, por todo me canso y así po, hay mucha presión.

Investigaciones han respaldado que los trabajadores del sector transporte están expuestos a riesgos psicosociales, tales como episodios de violencia, turnos extensos, exigencias excesivas y condiciones irregulares de remuneración, entre otros; encontrándose que dichos riesgos tienen directa relación con el deterioro de la salud de los trabajadores (Bravo & Nazar, 2015). Los conductores para alcanzar la remuneración diaria deben pasar largas jornadas laborales, su sueldo es directamente proporcional con el número de pasajeros que es posible transportar diariamente, evidenciándose precarización laboral y en consecuencia malestar psicosocial. Insatisfacción común entre los conductores con la cual se identifica el colectivo, uniéndose bajo este sentimiento que forma parte de la ocupación colectiva.

4.5 Experiencias que proporcionan bienestar/malestar psicosocial

Los conductores que participaron de esta investigación asociados a un sindicato identifican a la organización como un medio para resolver conflictos, siendo una forma positiva de representarlos al momento de mediar alguna problemática o necesidad como trabajadores. Se sienten tranquilos y conocen la posibilidad de encontrar respuesta por parte de sus empleadores ante algún problema, manifestado por JS de la siguiente forma:

Cualquier duda, cualquier consulta o cualquier problema uno a los primero que acude es a ellos, po. Ellos son los que nos guían, nos indican que es lo que debo hacer, que no debo hacer, si es súper importante el sindicato. En cualquier cosa, en conflictos con la empresa o cualquier cosa el sindicato es súper importante para nosotros. Es súper bueno.

Sobre la acción, es el carácter colectivo de los cursos de acción, no solo para la producción sino para la estabilización del sentido, cuyo consenso es necesario para la coordinación de las acciones

y el logro de sus objetivos (Pozas, 2015). Desde esta investigación y en este punto en particular existe acuerdo entre los conductores de la línea de buses que se encuentran sindicalizados, en que esta organización de los trabajadores es un medio eficaz que favorece el bienestar psicosocial al plantear y buscar soluciones a problemas en común, tanto entre los conductores como con los administrativos de la línea, por lo cual el sindicato es un espacio desde el cual los conductores pueden reivindicar sus derechos, lo que se expresa en la incidencia que tienen sus decisiones y acuerdos al interior de la línea y también en el mundo del transporte público licitado de la ciudad de Concepción. Entonces, las prácticas y actividades sindicales que realiza el sindicato para este grupo de conductores se manifiestan en resistencia a la liberalización del mercado laboral y defensa por sus derechos que promueven la cohesión y sentido de pertenencia dando forma y sentido a la ocupación colectiva.

5 Conclusión

Durante este proceso investigativo fue necesario sumergirse en lo que ha sido la construcción social de la figura que actualmente se percibe del conductor del transporte público licitado de Concepción, que para efectos de esta investigación, y desde la disciplina de Terapia ocupacional fue entendida como una ocupación colectiva. Es posible identificar, a través de los discursos de los conductores, que históricamente sus experiencias y opiniones en torno al sistema de transporte público han sido invisibilizadas e ignoradas por las autoridades, quienes dan prioridad a la eficiencia del servicio en respuesta a la liberalización mercantil, desencadenando una injusticia ocupacional que desemboca en la alienación ocupacional de los conductores.

Las extensas jornadas laborales que los conductores del transporte público desarrollan, (diecisiete horas diarias aproximadamente), provocan distanciamiento con su núcleo familiar más próximo (esposas, hijos e hijas), situación que ellos perciben como generadora de malestar psicosocial. De esta forma, se expresa claramente la precarización laboral propia de la liberalización del mercado, ya que los conductores se adecuan a las exigencias del trabajo como señala Guajardo (2011, citado en Palacios, 2017, p. 33) “[...] somos ocupación, es decir, existe un campo de relaciones sociales que producen la realidad y a los sujetos, ese campo, es histórico, concreto y situado”. Es por ello como en esta investigación se ha observado que los conductores pasan diariamente largos periodos de tiempo desarrollando su trabajo a cambio de los beneficios económicos que este les otorga, dejando en evidencia en algunos casos una alienación ocupacional.

Al analizar la ocupación colectiva en esta investigación, es posible identificar diferentes territorios; el terminal como un espacio de encuentro en donde “todos somos amigos”, relación que cambia al salir al territorio de la calle, espacio que los conductores describen como la “selva”. Así, la calle es identificada como un campo de lucha, competencia y conflicto permanente. Territorio donde se disputa por los ingresos económicos los que en gran medida en el sistema económico de libre mercado determinan el bienestar psicosocial.

En esta investigación se identifica que la ocupación colectiva tiene un territorio significativo, el terminal, que proporciona confort y seguridad, y que es usado para salvaguardarse del conflicto que se genera en la calle, descrita por los conductores como violenta y agresiva, producto de la exigencia y competitividad del mercado laboral a la que se encuentran expuestos, como señala Maya-Jariego (2004) este acuerdo preexistente puede ser considerado como una práctica transversal de cohesión del colectivo, que potencia el

sentido de comunidad, generando la posibilidad de cohesión, bienestar subjetivo, pertenencia e identidad social y que a pesar de la disputa por el territorio calle denominada “selva” por los conductores. Al llegar al territorio terminal los conflictos son olvidados e impera el compañerismo, como una expresión de la ocupación colectiva que se auto organiza para generar prácticas que intentan resistir frente a la explotación y auto explotación cotidiana que genera el mercado laboral.

La organización sindical es un factor importante como generador de bienestar psicosocial, permitiendo que los conductores se sientan parte de algo mayor, se fortalezcan en vínculos afectivos que den pie a la solidaridad y se mantengan unidos en la conquista de derechos e intereses colectivos. Aquellos conductores que se encuentran agrupados en sindicato, construyen la ocupación colectiva desde las prácticas del hacer-en-común que permiten el sentido de pertenencia. Por lo cual, es posible evidenciar que la organización sindical y la reivindicación de derechos de los trabajadores contribuyen a la disposición de espacios del territorio terminal que favorecen al desarrollo de la ocupación colectiva. Manifestándose en instancias de reuniones para compartir experiencias cotidianas, organizar actividades, que promueven la cohesión grupal y vínculos afectivos que contribuyen a la solidaridad del colectivo.

Aquellos conductores que no están sindicalizados no problematizan en la necesidad de organizarse llegando incluso a una visión negativa de la sindicalización relacionándola con el surgimiento de problemas innecesarios. Declarando que cada conductor debe velar por sus intereses personales y al tener algún tipo de conflicto se resuelve de manera individual con el empresario, lógica propia e imperante de las relaciones laborales en el sistema de libre mercado.

En esta investigación se hace relevante destacar, según lo relatado por los conductores, que existen dos formas de vincularse cotidianamente con la máquina. La primera hace referencia a un vínculo donde la máquina es visualizada como fuente de trabajo y sustento de la familia, que proporciona el medio para obtener ingresos económicos, contribuyendo a la satisfacción de necesidades y entregando un relativo bienestar psicosocial. El segundo es una vinculación de tipo afectiva en la que este objeto evoca sentimientos de amor y cuidado como si fuera un integrante más de su familia. Relación entre humanos y no humanos que es significada por los conductores como generadora de bienestar psicosocial, elementos del mundo material (no humano) que deben ser considerados en la comprensión de las ocupaciones colectivas.

Finalmente en esta investigación se hace relevante considerar a los conductores del transporte público de la ciudad de Concepción como una ocupación colectiva en movimiento. Ocupación que es dependiente de las características singulares del territorio por donde el bus transita.

De igual modo es importante considerar el fuerte componente emocional que se genera en la ocupación colectiva en movimiento, el cual contribuye al sentido de pertenencia en el territorio.

Referencias

- Agudelo Bedoya, E., & Estrada Arango, P. (2013). Terapias narrativa y colaborativa: una mirada con el lente del construccionismo social. *Revista de Trabajo Social Universidad Pontificia Bolivariana*, 29(29), 15-48. Recuperado el 21 de mayo de 2018, de <https://revistas.upb.edu.co/index.php/trabajosocial/article/view/2325/2069>
- Aguilar, J. (2000). Las culturas del volante en la Ciudad de México aproximaciones etnográficas a los choferes del transporte público. *Estudios sobre las Culturas Contemporáneas*, 6(12), 85-110. Recuperado el 10 de junio de 2018, de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=31601204>
- Barros, A. (2015). Crítica a la vida cotidiana desde la psicología social. *Revista Vinculando*. Recuperado el 16 de mayo de 2018, de http://vinculando.org/psicologia_psicoterapia/critica-a-la-vida-cotidiana-la-psicologia-social.html

- Blanco, A., & Díaz, D. (2005). El bienestar social: su concepto y medición. *Psicothema*, 17(4), 582-589.
- Bozzano, H. (2012). El territorio usado en Milton Santos y la Inteligencia Territorial en el GDRI INTI: iniciativas y perspectivas. In *Anales de 11º INTI International Conference*. Argentina. Recuperado el 16 de mayo de 2018, de <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00938820/document>
- Bravo, C., & Nazar, G. (2015). Riesgo psicosocial en el trabajo y salud en conductores de locomoción colectiva urbana en Chile. *Salud de los Trabajadores*, 23(2), 105-114. Recuperado el 10 de junio de 2018, de http://www.scielo.org/ve/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1315-01382015000200004&lng=es&dtlng=es
- Caamaño, T., Castro, L., Moreno, A., & Rodríguez, M. (2017). *El rescate del oficio de la pesca artesanal como ocupación colectiva la localidad de caleta Tumbes* (Tesis de pregrado). Universidad Andrés Bello, Chile. Recuperado el 28 de mayo de 2018, de <http://repositorio.unab.cl/xmlui/handle/ria/7323>
- Campos, G., Mihovilovich, A., & Fuentealba, M. (2014). *Carretas, carros de sangre y tranvías en Concepción: transporte público entre 1886 y 1908*. Chile: Archivo Histórico de Concepción.
- Crepeau, E., Cohn, E., & Schell, B. (2011). *Willard and Spackman: terapia ocupacional*. España: Panamericana.
- Delgado, M., & Malet, D. (2007). *El espacio público como ideología. Jornadas de Marx siglo XXI, Universidad de la Rioja*. Logroño: Universidad de Barcelona.
- Eiroa-Orosa, F. (2013). Cambio sociocultural y Bienestar psicosocial. *Revista Psicología Política*, 47(1), 39-53. Recuperado el 20 de junio de 2018, de <https://www.uv.es/garzon/psicologia%20politica/N47-3.pdf>
- Elias, N. (1990). *Compromiso y distanciamiento: ensayos de sociología del conocimiento*. Barcelona: Ed. Península.
- Figueroa, O. (2005). Transporte urbano y globalización: políticas y efectos en América Latina. *Revista Eure*, 31(94), 42-51. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612005009400003>.
- Giménez, G. (2005). Territorio e identidad. Breve introducción a la geografía cultural. *Trayectorias*, 7(17), 8-24. Recuperado el 2 de julio de 2018, de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=6072219004>.
- Guajardo, A. (2011). Prologo. In C. Rojas (Ed.), *Ocupación: sentido, realización y libertad: diálogos ocupacionales en torno al sujeto, la sociedad y el medio ambiente* (p. 13-19). Colombia: Universidad Nacional de Colombia.
- Han, B. (2012). *La sociedad del Cansancio*. España: Herder.
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2010). *Metodología de la investigación*. México: Interamericana Editores.
- Kronenberg, F., Simó, S., & Pollard, N. (2006). *Terapia Ocupacional Sin Fronteras, Aprendiendo del espíritu de supervivientes*. Buenos Aires: Ed. Panamericana.
- Latour, B. (2003). The Promises of constructivism. In D. Ihde & E. Selinger (Eds.), *Chasing Techno-science: Matrix for Materiality* (pp. 27-46). Bloomington: Indiana University Press.
- Maya-Jariego, I. (2004). Sentido de comunidad y potenciación comunitaria. *Apuntes de Psicología*, 22(2), 187-211.
- Morrison, R., Olivares, D., & Vidal, D. (2011). La filosofía de la Ocupación Humana y el paradigma social de la Ocupación: algunas reflexiones y propuestas sobre epistemologías actuales en terapia ocupacional y Ciencias de la Ocupación. *Revista Chilena de Terapia Ocupacional*, 11(2), 102-119. <http://dx.doi.org/10.5354/0719-5346.2011.17785>.
- Páez, D., Morales, F., & Fernández, I. (2007). Las creencias básicas sobre el mundo social y el yo. In J.F. Morales, M. Moya, E. Gaviría & I. Cuadrado (Coords). *Psicología Social* (pp. 195-211). Madrid: Mc Graw Hill.
- Palacios, M. (2015). Sentido de comunidad y ocupaciones colectivas. In *Anales de 1º Congreso Chileno de Terapia Ocupacional: 50 años de Terapia Ocupacional en Chile: Prácticas, Epistemología y Realidades Locales*. Chile: Colegio de Terapeutas Ocupacionales de Chile.
- Palacios, M. (2017). *Acerca de sentido de comunidad, ocupaciones colectivas y bienestar/malestar psicosocial con jóvenes transgresores de territorios populares* (Tesis doctoral). Universidad Central de Cataluña, España. Recuperado el 20 de junio de 2018, de http://repositori.uvic.cat/bitstream/handle/10854/5286/tesdoc_a2017_palacios_monica_acerca_sentido.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Pino, J., & Ceballos, M. (2015). Terapia ocupacional comunitaria y rehabilitación basada en la comunidad: hacia una inclusión socio comunitaria. *Revista Chilena de Terapia Ocupacional*, 15(2), 1-15. <http://dx.doi.org/10.5354/0719-5346.2015.38167>.
- Pizarro, E., Estrella, S., Figueroa, F., Helmke, F., Pontigo, C., & Whiteford, G. (2018). Entendiendo la justicia ocupacional desde el concepto de territorio, una propuesta para la ciencia de la ocupación. *Journal of Occupational Science*, 25(4), 16-26. <http://dx.doi.org/10.1080/14427591.2018.1487262>.

- Pozas, M. (2015). En busca del actor en la teoría del actor red. In G. Zabludovsky & S. Tonkonoff (Eds.), *Pensar lo social: pluralismo teórico en América Latina* (pp. 399-416). Argentina: CLACSO. <http://dx.doi.org/10.2307/j.ctvn96fvk.27>.
- Ramugondo, E. L., & Kronenberg, F. (2015). Explaining collective occupations from a human relations perspective: bridging the individual-collective dichotomy. *Journal of Occupational Science*, 22(1), 3-16. <http://dx.doi.org/10.1080/14427591.2013.781920>.
- Salazar, J., & Sempere, E. (2012). *Malestar emocional: manual práctico para una respuesta en atención primaria*. Spain: Generalitat Valenciana.
- Sánchez-Criado, T. (2006). La teoría del actor red. In *Anales de Seminario de Estudios sobre Mediación en Arte y Ciencia (SEMACE)*. España: Universidad Autónoma de Madrid. Recuperado el 2 de julio de 2018, de <https://sociologicas.files.wordpress.com/2012/03/tomas-sanchez-criado-la-teoria-del-actor-red.pdf>
- Zubieta, E., Muratori, M., & Fernández, O. (2012). Bienestar subjetivo y psicosocial: explorando diferencias de género. *Salud y Sociedad*, 3(1), 66-76. <http://dx.doi.org/10.22199/S07187475.2012.0001.00005>.

Contribución de los Autores

Valeria Alicia Parra Molina: Concepción de la idea de investigación, estructuración temática del texto, diseño y organización de las conclusiones del texto y revisión de citas y referencias bibliográficas. Cristóbal Alejandro Sepúlveda Carrasco: Concepción de la idea de investigación, estructuración temática del texto, diseño y organización de las conclusiones del texto. Alejandro Sebastián Hermosilla Alarcón: Revisión y comentarios. Francisca Yamilet Sepúlveda Cifuentes: Revisión y comentarios.

Fuente de Financiamiento

Para la confección del diseño de la investigación, planteamiento del problema, marco teórico, marco metodológico y recolección de datos esto se desarrolló con recursos dispuestos para el seminario de grado de la carrera de Terapia ocupacional de la Universidad Andrés Bello, sede Concepción, Chile. El artículo que se desprende de esta investigación algunos de los recursos fueron con financiamiento propio de los investigadores y otros financiamientos provenientes de las funciones específicas de investigación que cumplen autores que han desarrollado este trabajo.

Autor para la correspondencia

Cristóbal Rodrigo Sepúlveda Carrasco
e-mail: cristobal_sep@yahoo.es