



320825²
27
UNIVERSIDAD DEL VALLE DE MEXICO

PLANTEL TLALPAN
ESCUELA DE PSICOLOGIA
CON ESTUDIOS INCORPORADOS A LA
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

RELACION ENTRE LA ANSIEDAD RASGO-ESTADO
EN TRABAJADORES DE UNA EMPRESA DEL RAMO
DE LA CONSTRUCCION Y EL USO DEL TRANSPORTE
COLECTIVO.

T E S I S
Q U E P R E S E N T A N
DEYANIRA L DIAZ LOPEZ
LUZ MARIA SANCHEZ HUERTA
PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN PSICOLOGIA

ASESOR DE TESIS,
LIC. DIANA LUCERO ARBOLEDA RAMIREZ

México, D.F.
**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

1996

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Agradecemos el apoyo que se nos brindo para la realización de la presente investigación a :

Lic. Diana Lucero Arboleda Ramírez.

Tecnomicros S.A.

Lic. Eduardo De Los Monteros

Lic. Socorro Estrada.

INDICE

INTRODUCCION

	PAG.
CAPITULO I. EL TRABAJO EN MEXICO.....	1
1.1. Definicion del Trabajo.....	3
1.2. Historia del Trabajo.....	4
1.3. Necesidades y Trabajo.....	15
1.4. El trabajo en la actualidad.....	17
CAPITULO II. LA CALIDAD DE VIDA.....	25
2.1. Concepto de Calidad de Vida.....	26
2.2. Medio Ambiente y Calidad de Vida.....	27
2.3. Productividad y Calidad de Vida.....	33
2.4. Situación de la Calidad de Vida en Mexico.....	34
CAPITULO III. ANSIEDAD.....	39
3.1. Definición de las Emociones.....	40
3.2. Represion de las Emociones.....	41
3.3. Utilidad de las Emociones.....	41
3.4. Base Neuroendocrinologica de la Emoción.....	43
3.5. Definición de Ansiedad.....	46
3.6. Causas Especificas de la Angustia Básica.....	56
3.7. Desordenes en la Estructura de la Personalidad.....	59
3.8. Investigaciones sobre factores causales de ansiedad.....	60
CAPITULO IV. EL TRANSPORTE EN MEXICO FACTOR DE ANSIEDAD.....	66
4.1. Historia del Sistema de Transporte Urbano en Mexico.....	67
4.2. La Necesidad de Transportación del Trabajador.....	76
4.2.1 Alternativas de Solución a la Necesidad de Transportación.....	78
4.2.2 Soluciones a la Necesidad de Trans- portación.....	81
4.3. El Tiempo Empleado en la Transportación...	83
4.4. Alteraciones Emocionales y Tráfico de Vehiculos.....	86
4.4.1 Accidentes de Tráfico.....	87

CAPITULO V.	METODOLOGIA.....	90
5.1.	Planteamiento del problema.....	91
5.2.	Objetivo general.....	92
5.3.	Objetivos específicos.....	92
5.4.	Hipotesis.....	93
5.5.	Variables.....	95
5.6.	Definición de variables.....	96
5.6.1	Definición conceptual.....	96
5.6.2	Definición operacional.....	97
5.7.	Tipo de investigación.....	97
5.7.1	Diseño de investigación.....	98
5.8.	Instrumento.....	98
5.9.	Tipo de estadística utilizada.....	101
5.10.	Población y muestra.....	102
5.11.	Procedimiento.....	104
5.12.	Procesamiento de datos.....	104
CAPITULO VI.	RESULTADOS.....	105
CAPITULO VII.	DISCUSION Y CONCLUSIONES.....	115

BIBLIOGRAFIA.

ANEXOS.

INTRODUCCION.

Actualmente en la Ciudad de Mexico, el transporte colectivo juega un papel importante para el desarrollo tanto comercial como productivo. Un reporte estadístico (INEGI 1993), nos indica que se realizan más de 14 millones de viajes-persona-día, con estos datos nos podemos dar cuenta de la importancia que tiene para nuestra sociedad el transporte colectivo.

Al encontrarse los poderes de la Nación en la Ciudad de Mexico, la concentración de fuentes de trabajo y el abandono del campo, han incrementado día con día la población de la misma y por consiguiente presentado problemas de varios tipos como por ejemplo vivienda, trabajo, servicios (específicamente para esta investigación el transporte colectivo).

En cuanto a la fuerza de trabajo, la migración de trabajadores con bajos niveles de calificación y poca experiencia laboral y las necesidades de estos, han determinado que la Ciudad creciera de manera rápida y desordenada, provocando una serie de inconvenientes entre los que se encuentra la deficiencia en el servicio público de transporte colectivo, el cual solo se ha preocupado por abarcar más líneas terrestres sin importar los trastornos que estas generen. Prueba de ello es el mal trato de prestador-usuario, las malas condiciones en las que se encuentran algunos de estos transportes (peseros, ruta-100 principalmente) y sin mencionar el número de accidentes diarios que en ellos se presentan.

Debido a estos motivos el interés de esta investigación es: determinar si existe una relación entre la ansiedad y el uso del transporte colectivo en trabajadores.

Es por ello que el primer capítulo se enfoca a realizar una síntesis histórica en torno al trabajo y cómo ha evolucionado con el tiempo. Se incluye un breve marco histórico referente al trabajo en México desde que el continente americano no había sido descubierto, hasta el momento actual.

En el segundo capítulo se aborda el concepto de calidad de vida del trabajador en México, se hace referencia a las diferentes acepciones que integran la calidad de vida como: el medio ambiente y su relación con la situación actual. Sin dejar de mencionar también problemas relacionados con la productividad y sus efectos.

En el tercer capítulo se desglosó el concepto de ansiedad partiendo del concepto de emoción dando margen al concepto de ansiedad. Este último se aborda desde el punto de vista de varios autores, así como la relación que existe entre la ansiedad y el medio social, se incluyen algunas investigaciones realizadas sobre el tema de la ansiedad como factor multivariable.

En el cuarto capítulo se efectúa una revisión sobre el transporte colectivo en la Ciudad de México, enfatizando los

diferentes trastornos que el uso de éste ha provocado en el trabajador.

Finalmente en el quinto capítulo se expone la metodología en la investigación, las conclusiones a las que se llegó así como la presentación de las aportaciones y/o sugerencias que se consideran pertinentes.

Las razones por las que se eligió el tema de la investigación obedece a la preocupación por hacer notar la importancia que tiene el hecho de no contar con servicios de transporte colectivo óptimos, en calidad y cantidad.

Sin descartar que como usuarios del transporte colectivo nos enfrentamos a un sin número de problemas, que puede constatar cualquier usuario.

La importancia de esto es lo siguiente ; ¿por qué si se habla de insuficiencia en cuanto al transporte colectivo no hay una verdadera preocupación por solucionarlo o por lo menos estudiar si este afecta o no a los usuarios en general?

Se afirma lo anterior porque a lo largo de la investigación se encontraron pocas referencias con respecto al tema, desde varios puntos de vista ; psicosocial, de organización, de calidad, de cantidad. Particularmente en México.

Es por ello que se debe poner atención a este fenómeno,
independientemente del área en que se desee realizar la
investigación.

CAPITULO I

EL TRABAJO EN MEXICO.

Para visualizar el trabajo como una actividad fundamental en toda comunidad y para el desarrollo de la cultura, es necesario retomar la historia para entender su estado actual y posibles cambios futuros. "La perspectiva histórica proporciona elementos para entender la situación actual, aun para prever ciertas evoluciones y tendencias futuras."¹

El trabajo constituye para el hombre un instrumento por medio del cual puede obtener el sustento y la satisfacción personal, al alcanzar los fines que se haya propuesto.

El hombre por naturaleza es eminentemente social y se encuentra permanentemente relacionado con otras personas y por esta razón le es posible transformar y dominar la naturaleza, producir los bienes y servicios necesarios para la comunidad.

El trabajo genera en el trabajador una remuneración para satisfacer sus necesidades y las de su familia, así como la fuente de realización personal.

Se hace una breve revisión abordando la definición del trabajo desde diferentes puntos de vista, así como un esbozo de la historia del trabajo en México.

¹ José Trueba, Hacia una sociología del Trabajo, p.23

1.1 Definición de trabajo.

El trabajo es una actividad útil y fundamental en el desarrollo de una comunidad, ya que éste es una condición de toda la vida.

Constituye un factor de superación humana que desarrolla las facultades esenciales del ser humano donde el hombre debe hallar su autorrealización, aplicando fuerzas tanto físicas como morales, para obtener como resultado de su trabajo un bien o servicio. Como refiere Neffa (1972), "El trabajo es una actividad propia del hombre, requiere la intervención no sólo del esfuerzo físico, sino también de la racionalidad y de la voluntad humana para orientarse hacia la consecución de ciertos objetivos, pues el trabajo no es un fin en sí mismo." ²

Colson en 1924 (citado por Friedmann en 1978), menciona: "El trabajo es el empleo que el hombre hace de sus fuerzas físicas y morales para la producción de riquezas o de servicios." ³

Marx (1959), cita que "El trabajo es en primer término un proceso entre la naturaleza y el hombre, proceso en que éste

² Julio César Neffa, Procesos de Trabajo, división del trabajo y nuevas formas de organización del trabajo, p.21

³ Georges Friedmann, Tratado de sociología del trabajo, p.14

realiza, regula y controla mediante su propia acción, un intercambio de materias con la naturaleza." ⁴

Stanley (1970) define al trabajo como "Todo esfuerzo humano intencional destinado a modificar el ambiente físico del hombre." ⁵

Según Daniels y Shackleton (1952), el trabajo es el procedimiento por medio del cual se producen los bienes y servicios que requiere o desea la sociedad.

Sin embargo, en la actualidad podemos decir que aunque para algunas personas el trabajo es en sí gratificante, para la mayoría de los trabajadores es sólo un medio para lograr cubrir ciertas necesidades.

1.2 Historia del trabajo.

a) La prehistoria.

En este período el hombre lleva a cabo actividades propias de supervivencia. "El hombre era un buscador de comida que recolectaba o cazaba y, para este efecto deambulaba de un lado a otro, en la época nómada de la humanidad." ⁶

⁴ Carlos Marx. El Capital, p.17

⁵ Udoy Stanley; El trabajo en las sociedades tradicional y moderna, p.34

⁶ Jose Trueba, op cit, p.24

El trabajo entonces no tenía una característica que actualmente tiene, la de fines de lucro. Se trataba de una sociedad homogénea donde todos realizaban aproximadamente el mismo tipo de trabajo y obtenían únicamente la comida y el vestido.

Torres Vivanco (1943), considera a esta etapa como casi imperceptible por la lentitud con la que se efectuaban los cambios. Pero en la medida en que la sociedad se acerca a la época actual la velocidad de cambio se incrementa, dando lugar a transformaciones muy notorias y significativas en la nueva sociedad.

b) La esclavitud.

Saco (1974), menciona que el hombre al dominar a otros hombres los obliga a hacer sus labores, surgiendo entonces la primera desigualdad, dando lugar a la esclavitud.

" El hombre descubre que en lugar de realizar personalmente el esfuerzo que significa el trabajo, puede utilizar el esfuerzo de otros hombres, obligándolos a trabajar al servicio de quien siendo más fuerte los domine." ⁷

La esclavitud surge con la caída del sistema matriarcal y origina las clases sociales : dominantes y dominados. Los

⁷ Ibid., p. 28

esclavos constituyeron un medio para lograr la riqueza. Los períodos anteriores nos introducen en la trayectoria del trabajo de nuestro siguiente punto.

c) El Trabajo en México.

Antes de la llegada de Colón, el desarrollo de las culturas en México con respecto al trabajo se distribuía en cuatro grupos:

Los recolectores : grupos nómadas de cultura muy primitiva; descendientes directos de los primeros pobladores del país, viajaban en grupos, su régimen era igualitario, y se caracterizaban por un reparto equitativo del producto del trabajo.

Los cazadores : eran nómadas dedicados a la caza y tenían otras actividades como la pesca y la recolección. Se agrupaban varias familias, no tenían autoridad de carácter permanente.

Los agricultores atrasados: eran grupos semisedentarios. La división que se hacía del trabajo era por regiones según sus características geográficas. La agricultura y la recolección ocupaba el primer lugar en sus actividades aunque también se dedicaban a la caza y la pesca. Su régimen social era igualitario pero principiaba la propiedad de la tierra y a constituirse autoridades permanentes.

Los agricultores avanzados : organización más estructurada. Larroyo (1973), menciona que los nahuas y los mayas pertenecían a este grupo de organizaciones y son las culturas más representativas del México Antiguo.

La agricultura era la actividad fundamental de estas sociedades indígenas, aunque también practicaban la alfarería y la industria textil. Comercian interior y exteriormente organizados y a cargo de un grupo especial de mercaderes, además de que, como mencionan González Blackaller y Guevara (1971), en el mercado exterior se manejaba el monopolio.

Cué (1974), cita que la división del trabajo se organizaba por oficios y actividades especializadas, cuyos ejecutores se agrupaban en gremios.

Para estas culturas el trabajo era algo enaltecedor y al practicarlo honraba al trabajador, por lo mismo el trabajo fue esencial para su desarrollo. Sus autoridades tenían carácter permanente.

González Blackaller y Guevara (1971), refieren que estas comunidades estaban divididas en clases sociales: comerciantes, guerreros y sacerdotes, grupos privilegiados. Dos clases de servidumbre: esclavos y mayeques, los primeros designados por castigos, decisión propia o por ser prisioneros de guerra; los mayeques eran siervos que pertenecían más que a un amo a una propiedad territorial, debían entregar una gran

parte del producto de su trabajo a un noble. Se consideraban dentro de esta categoría a refugiados de otras ciudades o a conquistados que seguían trabajando en sus tierras.

Larroyo (1973), cita que el régimen de propiedad de la tierra se hallaba en transición de comunal a privada, beneficiando a los nobles que llegaron a tener grandes extensiones de tierra.

En este ambiente tuvo lugar la conquista de México, lo que dio lugar a una nueva sociedad dividida en castas, configuradas en grupos raciales.

d) El Trabajo en la Nueva España.

González Blackaller y Guevara (1971), refieren que Cortés cedió a los conquistadores extensiones de tierra, con indios para que las trabajaran, con la condición de enseñarles la religión católica y protegerlos, mientras que en la práctica, los dueños de las encomiendas explotaban a los indios sin darles salario y comida, tratándolos como bestias de carga.

Con la Conquista fueron importados los conceptos europeos del trabajo y la esclavitud. La encomienda es entonces la base de trabajo de la economía novohispana en la primera etapa de la colonización. Hay que considerar que la encomienda de indios y reparto de tierras fueron dos cosas distintas que

se desarrollaron paralelamente, como menciona Cue (1974), de los indios encomendados. debido a que teóricamente los fines eran religiosos principalmente y no la cesión de tierras. muchos fueron obligados solo a pagar tributo y a servir al encomendero.

e) El Repartimiento o Cuateril

Por la actividad que poseían los alcaldes se les permitía ir a los pueblos y tomar a los indios necesarios para el trabajo de las minas así como para el cultivo de los campos sin proporcionarles albergue, ni comida. trabajaban por un salario miserable.

Surge el "peonaje" o trabajo por jornal. debido al despojo de tierras que sufren los indios. el cual prospera gracias a que. hay un mayor uso de la moneda. Se impone el latifundismo. el peon continúa trabajando en las peores condiciones. jornadas de 12 horas. azotes y poca paga. la cual terminaba en manos de las tiendas de raya (Cue. 1979).

Se forman gremios donde se prohíbe admitir indígenas. obstaculizándose así el progreso de la economía en México. con el objetivo de proteger el comercio español.

f) La Actividad Laboral en el Nuevo País.

Las condiciones económicas del país al consumarse la independencia eran precarias. la propiedad seguía en manos del clero y peninsulares.

El campo no había sido debidamente cultivado y la insuficiencia en la producción agrícola provocó hambre.

Después de la dominación española, México sufre luchas internas y externas. Países extranjeros intentan invadirlo, ejerciendo influencia en la historia del país.

Para mejorar el nivel de vida de la clase trabajadora, Hidalgo promulgó varios puntos, entre ellos: el uso exclusivo de las tierras de comunidad, por los habitantes de éstas; extinción de monopolios del Estado y de los tributos que pagaban los indígenas; la confirmación de la abolición de la esclavitud.

Durante esta época México se dedica principalmente a trabajar la agricultura, la minería y la artesanía. La industria es casi nula, lo que se producía era en talleres artesanales y sin la maquinaria necesaria. Se producía licor, destilados de caña de azúcar, jabón, aceite, etc. La industria textil estaba más avanzada.

La remuneración de los trabajadores se encontraba estática y el nivel de vida miserable.

g) La Situación Laboral antes del Movimiento Revolucionario.
En la época de Don Porfirio Díaz se inicia un gran desarrollo económico gracias a la industrialización del país, la cual se

logró debido a que se propicia la entrada de capitales extranjeros. Se logra el aumento de las vías ferreas y el pago de deudas externas.

Pero todo esto no benefició al trabajador, que seguía con sueldos muy bajos, al igual que continuaban operando las tiendas de raya.

Ante este panorama surgieron brotes de descontento por lo que se da la lucha obrera, la cual tuvo una manifestación importante como es la huelga de Cananea, que junto con la región textil de Puebla y Tlaxcala dieron como resultado los disturbios de Río Blanco.

h) La Situación Laboral después del Movimiento Revolucionario. Finalizada la Revolución, el país estaba en malas condiciones, por lo que fue muy difícil el comienzo de una nueva etapa para México. La tecnología y el capital, dieron la pauta para que la riqueza no solo estuviera en las manos de corporaciones trasnacionales, sino también en las manos de inversionistas nacionales, mejorándose así la economía del país.

Desaparece el latifundismo y la tierra se reparte en gran porcentaje a los campesinos. Este acontecimiento es promulgado en la Constitución de 1917, donde hace referencia en los artículos 27 y 123 constitucional, bajo que condiciones laborales se trabaja la tierra y la protección de los trabajadores del campo.

Hay un gran desarrollo a partir de 1940, evolucionan las industrias del acero, productos quimicos, la industria cervecera, articulos de consumo, etc.

Siendo Presidente de la República el Licenciado Lázaro Cárdenas, nacionaliza la industria petrolera y los ferrocarriles, en consecuencia la economía en México tiene avances considerables.

Durante los siguientes años, se ha seguido desarrollando el país y se fueron logrando avances en algunas áreas. Con respecto al nivel de vida, el trabajador mexicano para mejorarlo, se agrupó en sindicatos para así tener mayor fuerza con la unión.

La economía mexicana sufre una fase crítica a principios de la década de los 70's, según González (1985), menciona que pasando del llamado "desarrollo estabilizador" a una crisis que subsiste, con un descenso en el ritmo de la actividad productiva en los últimos años, provocando la paralización de la inversión y por lo consiguiente el desempleo.

El trabajo en México se ha venido desarrollando como base fundamental para la evolución y el progreso, donde el papel del trabajador no puede ser inadvertido o ignorado dentro de la sociedad; ya que su actividad es la fuente de producción y tecnología que marca e imprime el crecimiento de

la nacion

La funcion del trabajador es determinante en la historia de un pueblo, tambien resulta interesante conocer el significado que adquiere la actividad laboral en la vida del hombre, y aunado a esto hacer referencia a las diversas necesidades por las que el ser humano realiza una labor.

En el curso de la historia, el individuo logro dentro de la produccion industrial, el reconocimiento de las relaciones que existen, entre su labor como trabajador y las otras muchas facetas de su vida, no se le considera solo como una pieza de maquinaria dentro de un sistema de produccion. Sus actividades personales y sociales influyen en variadas formas y de manera reciproca en el trabajador.

Por otra parte el hombre es un ser biopsicosocial, la integracion de estas tres vertientes: biologica, psicologica y social, deben ser consideradas para mejorar la comprension de la conducta del trabajador. Ademas debe mencionarse, como indica Arias Galicia (1979), la integracion de estas tres no es estatica, nunca permanecen igual a lo largo del tiempo, puesto que el individuo se transforma en su diario existir.

Partiendo de que el trabajo es un esfuerzo humano y que genera cambios fisicos en el ambiente del hombre, se

expondran algunas razones por las que se labora. Existen motivaciones por las que el hombre trabaja o dedica gran parte de su tiempo en alguna actividad productiva, esto no ocurriría si no estuviéramos obligados a hacerlo socialmente hablando. Puesto que el hombre forma parte de un desarrollo cultural no debiera de sentir obligación al realizar su labor, sino por el contrario, podría ser una acción libre, donde el trabajo forme parte de la expresión de su personalidad que lo ayude a realizarse.

Hay incentivos por los cuales el hombre trabaja, algunos de tipo positivo, como el económico, de seguridad, de afiliación, de logro, de prestigio y de poder. De tal forma que el hombre que posee un mayor número de bienes y estabilidad económica, ocupara un lugar preponderante dentro de su familia. De igual forma socialmente ya que sera admirado por quienes lo rodean.

Debido a que el hombre se va transformando, sus necesidades de igual manera van cambiando, donde valdria la pena tomar en cuenta que para algunas personas, el trabajo en si es gratificante, para la mayoría de los trabajadores la actividad laboral es el medio para lograr la satisfacción de sus necesidades. De ello se desprende la importancia de moldear el trabajo a las necesidades y capacidades del sujeto. Como menciona Ghiselli (1979), las empresas le dan cada vez más importancia a los procesos

psicológicos que los empleados sufren al desarrollar su tarea laboral y la forma en como es que estos procesos afectan cada uno de los aspectos de la vida del trabajador.

1.3 Necesidades y trabajo.

Maslow 1954, (citado en Arias Galicia 1979) propuso un modelo jerárquico de necesidades, las cuales van cambiando y son necesidades que permanecen toda la vida. En cuanto un conjunto de necesidades es satisfecha aparece otro conjunto avanzando en el siguiente orden:

- Necesidades fisiológicas: son las indispensables para la supervivencia, son las más fuertes y compulsivas de todas, tales como alimentarse, respirar, agua, sueño, etc.

- Necesidades de seguridad: sentirse seguro y libre de todo peligro. El ser humano necesita sentir que tiene asegurado su futuro y el respeto del grupo social en que vive.

- Necesidad de amor: afiliación, aceptación y pertenencia. El hombre desea amar y ser amado; por naturaleza necesita vivir en comunidad y sentir que forma parte de un grupo.

- Necesidad de estima: éxito, aprobación, competencia y reconocimiento. Emocionalmente es importante para el ser humano el tener cierto valor dentro de la comunidad, en el trabajo y en el hogar.

- Necesidad de autorrealización: plena autorrealización y de todo el potencial individual. Hay una lucha por hacer realidad sus capacidades potenciales. Tendencia a desear el mejoramiento y reforzar la autoestima.

Tomando en cuenta este modelo deducimos que si el trabajo desempeñado no da la oportunidad de satisfacer necesidades de nivel superior, o mejor dicho satisfacer las necesidades que le sean importantes a cada trabajador, se comportará indolente y pasivo, falta de responsabilidad y sin disposición al cambio.

Posteriormente hablaremos de dos estudios realizados en México, donde se tomó en cuenta la jerarquización de necesidades de Maslow.

Arias Galicia (1979), efectuó dos investigaciones (1964 y 1966), la muestra se componía de obreros, vendedores y oficinistas. Se encontró que las necesidades que requerían mayor satisfacción eran las de estima y en segundo lugar las de seguridad.

Otros estudios realizados por Herzberg (1959), y citados por Friedmann (1976), hallaron dos series de necesidades que tiene el hombre: las que se derivan de su naturaleza humana y las necesidades de crecer psicológicamente, enlazados con su capacidad de logro.

La relación que hay en lo mencionado dentro del desempeño de un trabajo se puede decir que es la primera serie de necesidades que se encuentran en el ambiente del trabajo, mientras las que inducen al crecimiento laboral se encuentran en los contenidos del trabajo.

1.4 El trabajo en la actualidad.

En la actualidad el trabajador recibe mejores prestaciones, forman parte de sindicatos colectivos, derecho a huelga, ser representados por una comisión que los apoya (Conciliación y Arbitraje) en caso de tener problemas con quienes prestan sus servicios.

Estos cambios que se han venido dando en el ambiente laboral no son del todo gratificantes para algunas industrias como por ejemplo: la Compañía de luz, de teléfonos, de comunicaciones, y de energía; tienen anulado el derecho de huelga desde hace varias décadas, se les ha impedido bajo diversos pretextos legales el ejercicio de este derecho. Por diversas causas que no han sido claramente especificadas.

La contratación colectiva se ha convertido en un mecanismo para disminuir prestaciones que los trabajadores habían logrado por decenas de años de lucha. Se han incrementado los ritmos de trabajo y decrementado sus condiciones de vida.

Los accidentes de trabajo han aumentado notablemente. Informes oficiales señalan que dos mil empleados sufren diariamente mutilación en su cuerpo, afección en su organismo por enfermedades derivadas del uso de tóxicos o medio ambiente inhumano (Fuentes, 1994).

AREA GEOGRAFICA "B" SALARIO N\$14.19



mapa 2.

AREA GEOGRAFICA "C" SALARIO N\$12.89



mapa 3.

Con respecto a la jornada laboral, de acuerdo al artículo 61 de la Ley Federal del Trabajo (LFT) es de:

Total de horas	jornada	horario comprendido
8 hrs.	Diurna	de 6:00 a 20:00
7 hrs.	Nocturna	de 20:00 a 6:00
7 1/2 hrs.	Mixta	*

* El artículo 60 de la LFT establece que el horario comprende ambas jornadas siempre y cuando no se rebasen 3 1/2 horas consecutivas. Con un descanso de media hora cuando el trabajo sea continuo aun cuando la misma no sea remunerada.

En Mexico la legislación laboral se aplica a toda la República, sus principios se apoyan en disposiciones que señala la Constitución en el artículo 123, de donde se desprende la reglamentación que da origen a la LFT, también existen disposiciones de carácter nacional como : La Ley del Seguro Social (IMSS), La Ley del Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (INFONAVIT), el Reglamento General de Seguridad e Higiene en el Trabajo, Reglamento de la Procuraduría de la Defensa del Trabajo.

La población económicamente activa asciende a 28 millones de mexicanos, de una población de casi 85 millones, existe apenas un 4.5 millones de trabajadores sindicalizados, esto no quiere decir que se traduzca a que contribuyen activamente en su sindicato o que tengan en general una vida sindical (INEGI,1993).

Los sindicatos existen si éstos están reconocidos por la Secretaría del Trabajo, sin la debida autorización los trabajadores no pueden tener acceso a derechos como la contratación colectiva y de huelga, por esta razón se limita la posibilidad de organizarse libremente. Para que puedan tener derecho al contrato colectivo de trabajo, deben afiliarse a un sindicato ya existente. La posibilidad de afiliación a un sindicato independiente de una central oficial es muy difícil porque el registro ante las autoridades no se consigue, o casi no se da el caso.

La ultima vez que la Secretaría del Trabajo otorgó un registro sindical fue el 20 de octubre de 1985 al sindicato de costureras. Debido al sismo ocurrido en ese año, se dieron a conocer las condiciones en las que ellas laboraban, lo que contribuyó a que la opinión pública y las presiones políticas obligaran el reconocimiento del Sindicato Independiente de Costureras.

La mayoría de los sindicatos en México están bajo el control de las centrales sindicales incorporadas al Partido Revolucionario Institucional. Los trabajadores no tienen acceso a la información sobre el destino de sus cuotas o de los estatutos sindicales, ésta se da a los representantes autorizados por los líderes sindicales. Si un trabajador intenta organizarse al margen del líder sindical, lo más seguro es que sea despedido; y si se lleva a cabo un juicio tardará de 5 a 7 años con la seguridad de la anulación de la

reinstalación.

La huelga es uno de los derechos más importantes para los trabajadores, por medio de ella se justifica la suspensión temporal de labores en uno o varios centros de trabajo a la vez, por los integrantes de un sindicato como medio para demandar y lograr las mejoras salariales y condiciones de trabajo o para presionar o cumplir compromisos ya adquiridos o forzar a la firma de un convenio colectivo de trabajo.

A pesar del alto rango legal que tiene este derecho, es uno de los menos respetados por las autoridades laborales mexicanas.

Los empresarios mexicanos y extranjeros han logrado con la ayuda del gobierno mexicano reformar muchas demandas a la legislación laboral. Desde 1966 en que se hicieron públicas las posiciones de diversos organismos patronales para reformar la ley laboral mexicana, fueron logrando acomodar sus demandas en sus propios centros de trabajo sin que la autoridad laboral lo impidiese, algunas de éstas son : reclasificar los tiempos de descanso, vacaciones, licencias, permisos; implantación de contratos temporales por hora o jornada de trabajo reducida; en materia de salarios incluir expresamente el salario por hora.

La principal característica de estas reformas es

desaparecer la bilateralidad de las relaciones laborales, es decir que no sería necesario agotar el acuerdo, indispensable según la ley laboral, entre empresa y sindicato para el establecimiento de las condiciones de trabajo.

En 1990 el gobierno mexicano anunció la iniciación de negociaciones con los Estados Unidos y Canadá para establecer un tratado de libre comercio. El 17 de noviembre de 1993, la cámara de representantes del congreso estadounidense aprobó el tratado de libre comercio para Norteamérica, este hecho es de gran trascendencia para la economía y las perspectivas de una vida mejor para los trabajadores mexicanos.

El primero de enero de 1994, entra en vigor el tratado de libre comercio con lo que el panorama de México tendrá cambios drásticos, algunos de ellos afectarán directamente a los trabajadores. Por ejemplo: el cuadro legal de protección de derechos de los trabajadores, el cual piden sea reformado para el logro de las finalidades de la productividad y competitividad del tratado de libre comercio, uniformando las normas en materia laboral de los países participantes.

Se concluye en este capítulo que el trabajo es una fuente primordial para el buen desarrollo del individuo, tanto física como emocionalmente; el hombre ocupa gran parte de su tiempo en esta actividad y espera de ella obtener satisfactores no solo primarios sino de orden superior, son éstos últimos los que le dan seguridad.

A través de la historia, el trabajo y su evolución han dado al hombre una visión de éste como medio de desarrollo no sólo económico sino personal.

Diversos problemas laborales impiden actualmente al trabajador un mejoramiento en las condiciones de vida.

Es importante analizar las legislaciones laborales, conocer los derechos colectivos de los trabajadores: el de sindicalización, huelga y contratación colectiva, que viven momentos de crisis y que está produciendo una disminución en la calidad de vida de los trabajadores.

Se considera conveniente enfatizar en la importancia que cobra la calidad de vida del trabajador ya que esta engloba entre otras cosas el resultado de su trabajo, traducido éste en un tipo de vivienda, status económico y uso de servicios (específicamente para esta investigación el transporte colectivo).

CAPITULO II

CALIDAD DE VIDA DEL TRABAJADOR MEXICANO

"Cada hombre debe buscar el vivir con decoro..."⁶

Actualmente México se encuentra entre los países en donde la calidad de vida ha sido objeto de estudios recientes, abordandola desde diferentes puntos y conceptos.

Partiendo del enfoque psicológico y social destacaremos algunos puntos importantes como el concepto de calidad de vida; mencionando también algunos datos estadísticos que ayudarán a visualizar la actual situación de la calidad de vida.

2.1 Concepto de calidad de vida.

El concepto de calidad de vida tiene diferentes significados tanto para la investigación, la política y sociedad. Su estudio en las ciudades ha sido asociado al bienestar material y social, a la salud mental, a la identidad cultural y a los problemas ambientales.

La definición de calidad de vida tomando al individuo como referente central tiene dos aspectos fundamentales : la salud psicosomática de la persona que se relaciona con la cobertura de las necesidades esenciales y el sentimiento de satisfacción que sería la cobertura de los deseos y aspiraciones.

⁶ José Martí, La edad de oro.

Este concepto distingue dos categorías que los complementan: las "Condiciones de vida" y el "Modo de vida". dentro de la primera se encuentran el bienestar humano relacionado con el medio ambiente y el modelo de comportamiento. En la segunda categoría cabe la actividad vital de los hombres: el trabajo, la actividad sociopolítica, la familia y el tiempo libre.

La calidad de vida comprende las necesidades como : casa, vestido y alimentación, pero también las oportunidades que se ofrecen a los individuos, grupos y comunidades para la realización de un proyecto de vida y desarrollo social.

Para su medición se han utilizado índices generales de mínimo de bienestar avalados por instituciones internacionales como la Organización de las Naciones Unidas (ONU).

El trabajador al desempeñar cualquier labor espera, entre otras cosas que ya se han mencionado, mejorar su calidad de vida.

2.2 Medio ambiente y calidad de vida.

La calidad de vida está íntimamente ligada al crecimiento demográfico, dado que la instancia espacial es fundamental para el equilibrio de los satisfactores mencionados.

El crecimiento demográfico de la ciudad de México estuvo

ligado al empuje de la industrialización a partir de la década de los 40's, esto debido a la migración masiva hacia la capital, de contingentes numerosos de campesinos provenientes en su mayoría de regiones vecinas.

El ritmo de crecimiento de la ciudad fue acelerado, con tasas cercanas al 5% anual entre 1950 y 1970.⁹

La expansión en esos años se dió en todas direcciones, alrededor del centro de la ciudad, se integraron los municipios de Tlanepantla y Naucalpan que nacieron como zonas industriales, posteriormente Ecatepec y Huixquilucan como zonas residenciales.

El desarrollo de la metrópoli continuó debido al alto grado de concentración de empleo y actividad económica.

Los migrantes rurales se acomodaron en fraccionamientos de nuevo desarrollo o en colonias populares, muchas de ellas de origen ilegal y ubicadas cada vez más alejadas del centro.

Para 1970 el Estado de México (Edo. de Méx.), tenía ya 17 municipios metropolitanos, 21 en 1980 y 27 en 1990, con 16 delegaciones en el Distrito Federal (D.F.).¹⁰

⁹ Ma. Eugenia Negrete, Población, espacio y medio ambiente, p. 8

¹⁰ Ibid., p. 15

Así, la oferta de bienes y servicios públicos presenta grandes diferencias tanto cualitativas como cuantitativas. Entre otras causas se debe a que las fuentes de financiamiento y la organización administrativa son diferentes entre el D.F. y el Edo. de Mex., o entre delegaciones y municipios, si éstos son más o menos poblados, con mayores o menores ingresos, lo que varía también la dosificación de bienes y servicios que llegan a la población, en consecuencia son estos factores los que condicionan o determinan el nivel de bienestar y la calidad del medio en el que se reproduce la vida social y comunitaria de los habitantes de la metrópoli.

Las áreas que registraron crecimientos muy elevados en años anteriores, recibieron dotaciones adecuadas de servicios, pero la población que llegó y se instaló en la periferia registrando un elevado crecimiento, obligó a transformar los patrones de utilización de servicios en red como el transporte, el agua, el teléfono. La falta de planeación, el crecimiento desmesurado de la periferia metropolitana explicado por el desplazamiento de fuentes de trabajo hacia los municipios del Edo. de Méx. dieron como consecuencia una inadecuada dotación de servicios.

La ausencia de una imagen objetiva de la ciudad da lugar a decisiones que afectan su estructura y no ayudan a solucionar los problemas que se presentan.

Los sistemas de transporte urbano que funcionan actualmente provocan una alta contaminación del aire, originada por la emisión de gases; las constantes noticias acerca de esto hacen que la población se encuentre ansiosa, sabedora de que este problema aumenta y no hay suficientes acciones que se adecuen y prevengan mayores males.

En un estudio realizado por Castillejos (1985), citado en Puente y Legorreta (1988), acerca de la contaminación del aire y la relación con la salud de 210 niños de 6 a 13 años y que asistían a escuelas federales situadas en diferentes zonas de la ciudad, encontró tasas de prevalencia sumamente altas en los principales síntomas y cuadros patológicos respiratorios.

La contaminación atmosférica en las áreas estudiadas rebasaba con mucho y de manera permanente las normas mexicanas vigentes.

Estudios recientes acerca de la contaminación del aire han evidenciado que los oxidantes fotoquímicos, tales como el ozono, provocan daños en el sistema respiratorio y nervioso de los habitantes de la zona metropolitana.

Existe una preocupación a nivel mundial por mejorar la calidad del aire y por ende la calidad de vida. La Organización Mundial de la Salud (OMS), ha hecho múltiples investigaciones; entre las cuales interesa mencionar las realizadas debido a accidentes provocados por el tráfico y el

exceso de vehiculos en circulacion.

Cada año, por lo menos 3.5 millones de personas mueren en el mundo a consecuencia de lesiones causadas por actos de violencia accidentales o intencionales.

Durante mucho tiempo no se ha prestado la debida atención a los traumatismos que las personas sufren en los caminos a los centros de trabajo; los accidentes de tráfico son diariamente una constante preocupación y posible causa de ansiedad para el trabajador ya que representan retardos y hasta faltas a laborar debido a éstos.

La carga socioeconómica y de salud que provocan los accidentes impone a prestar atención, prevención y control. A los costos directos como son el daño a los vehiculos, a los caminos y a la propiedad, hay que añadir los costos indirectos resultantes de la pérdida de productividad de las víctimas de accidentes y los daños morales que involucra la desaparición o discapacidad de los seres queridos.

Anzuela y Chelala (1993) comentan que los accidentes de tráfico constituyen la causa más frecuente de la mortalidad de los niños de 1 a 14 años y en muchos países son la principal causa de mortandad entre los 5 y 44 años. Este tipo de accidentes muestran aumentos notables, en los últimos 20 años el número de víctimas se ha triplicado pasando de una media anual de 22 mil muertes en 1967 a 60 mil en el período

1981-1987.

Las principales causas de accidentes son entre otras: manejar bajo los efectos del alcohol y/o drogas, exceso de velocidad, mal estado de las vías o ausencia de ellas, deficiencia en los señalamientos, deficiente estado de los vehículos, abuso en el transporte colectivo, impunidad para los infractores, falta de educación vial, de conductores y peatones, el no usar el cinturón de seguridad. Particularmente en la ciudad de México, debido a como se fue conformando y a que desde sus inicios, las vías de transportación fueron hechas sólo para circulación de automóviles y no con la eficacia necesaria para la circulación de camiones, trolebuses, minibuses, combis peseras, taxis y autos particulares; el problema por accidentes de tráfico es mayor aún.

Got (1993), menciona que en los países industrializados los accidentes de tráfico son causa de defunción entre gente joven de 15 a 30 años.

"Como ocurre con la maquinaria industrial, al diseñar automóviles se debería tener en cuenta la seguridad de los usuarios." ¹¹

En el D.F. los transportes públicos presentan varios problemas el principal es, no están diseñados para las

¹¹ Claudet Got, Salud mundial, p. 8

funciones que realizan diariamente. Cada vehículo esta planeado para determinado numero de pasajeros y el cupo se sobrepasa con exageración. En el caso de las combis se permite un acceso de diez plazas y en el caso de los microbuses una capacidad permitida de veinte plazas.

Así tenemos que los transeuntes conviven diariamente factores causales de ansiedad debido a los múltiples problemas que los vehículos presentan.

Otros puntos que encontramos son : un alto porcentaje de pasajeros recorre grandes distancias para llegar a su destino trabajo-casa, y en el trayecto se enfrenta con personal no capacitado, (en muchas ocasiones infringen los derechos del publico) con automotores que no cubren ninguna regla de sanidad.

El sobrecupo fomenta más la existencia de carteristas, acosadores, frotadores u otras personas que molestan al usuario (cantantes, pedigueños, vendedores, proselitistas). La estructura del vehículo no brinda ninguna comodidad sino obliga a los viajantes a tomar posturas (encorvados, agachados, colgados, fuera del asiento o sobre otro) incomodas que provocan ansiedad, y en muchas ocasiones graves y frecuentes accidentes.

2.3 Productividad y calidad de vida.

Algunas investigaciones realizadas por Arias Galicia (1979).

sobre la calidad de vida en el trabajo han dado como resultado que factores organizacionales como la planeación, la claridad para juzgar el trabajo y la comunicación, están fuertemente relacionados con esta.

A mayor producción de bienes y servicios habrá una mejor calidad de vida en promedio para los habitantes de la comunidad.

2.4 Situación de la calidad de vida en la Ciudad de México.

La rápida urbanización e industrialización y el aumento de la población han sido características de nuestro país.

El crecimiento económico que ha caracterizado a la ciudad de México no es un equivalente del desarrollo social. Hay un actual período de crisis, al haberse deteriorado significativamente el poder adquisitivo del salario y abatirse la calidad de vida del trabajador y en general de la población.

La recesión económica ha provocado desempleo, subempleo, insuficiencia de satisfactores básicos como: educación, salud, consumo de agua, gasto y tiempo dedicados al transporte, sobre todo en la población asentada en las áreas periféricas donde existen mayores deficiencias de dichos servicios.

La insuficiencia en los circuitos de distribución de

alimentos provocan el aumento en el gasto alimentario y la deficiencia en los niveles nutricionales de la población, y en consecuencia una baja en la calidad de vida.

Para 1980 de acuerdo con los datos del censo de la zona metropolitana la Ciudad de México contaba con una población de 13.885 millones de habitantes, comparativamente para 1987 se calculó una población de 18.2 millones.¹²

El espacio habitacional es muy importante para el buen desarrollo del trabajador, es sabido que el hacinamiento es fuente de tensiones emocionales que perturban el desenvolvimiento normal de la dinámica familiar. La rápida y descontrolada urbanización favorece el nacimiento de suburbios, barriadas pobres superpobladas y asentamientos humanos que sufren carencias de bienes y servicios que son primordiales.

Fanning (1974) citado en Martí (1988), investigó 558 familias, un grupo en que las familias vivían en apartamentos y otro en el que ocupaban casas unifamiliares, encontró mayor incidencia de enfermedades como dolencias del aparato respiratorio, irregularidad menstrual y trastornos psiconeuróticos, musculares y óseos en las familias que habitaban en apartamentos, así como menor grado de sociabilidad.

¹² Censo Nacional de Población, 1987.

La vivienda forma parte del medio ambiente del trabajador y debe ser tomada en cuenta la unidad biopsicosocial del individuo. Todos aquellos aspectos susceptibles de lesionar la salud física del individuo, podría tener repercusión en su conducta y relaciones interpersonales, alterando también su integridad física.

Actualmente 3 millones de vehículos automotores circulan en la ciudad sin ningún aditamento para evitar la emisión de contaminantes y 135 mil industrias aproximadamente, carecen de control anticontaminante. Las malas condiciones del transporte, así como lo insuficientes que resultan dan como resultado retrasos y hasta faltas que se reflejan en una deficiencia en la productividad del trabajador-empresa (encuesta realizada por el programa "Así nos toca vivir", canal 13 televisión azteca).

Existen numerosas investigaciones acerca de la contaminación por ruido y su relación con la salud psicósomática de los habitantes de la ciudad.

Wickrama (1969), y Tarnopolsky (1978), (citados en Benitez Zenteno, 1988) estudiaron zonas habitadas próximas a los aeropuertos de Los Angeles y Londres, ambas investigaciones constataron una estrecha relación entre sensibilidad al ruido y padecimiento de trastornos psíquicos y orgánicos.

Puente y Legorreta (1988) abordan diferentes puntos que se considera son de gran interés para concretizar la importancia que puede tener el mejoramiento de la calidad de vida del trabajador.

Mencionan que la calidad de vida no la constituye tan sólo la vivienda, sino todos aquellos servicios que ayudan a cubrir las necesidades de los habitantes, con la carencia de cualquiera de los servicios como son vivienda, medio ambiente agradable y saludable, dotación escolar y sanitaria, servicios de transporte eficaces y seguros, el trabajador se sentirá inadaptado o alienado al medio y puede asumir una clara actitud marginatoria.

Si los habitantes de un sector urbano tienen carencia de servicios de salud ya sea en calidad y/o cantidad, así como deficiencias en los demás servicios (agua, luz, teléfono, vivienda, transporte, etc.) de los cuales dependen sus actividades diarias; sentirán amenazada su seguridad física y sus más elementales necesidades fisiológicas, al no tener aseguradas estas, se originará un sentimiento de rechazo hacia su grupo o clase social, culpándolo de sus carencias, lo que puede convertirse en agresividad hacia los demás o a sí mismo, ocasionando un déficit en sus relaciones interpersonales, afectando también su productividad, sus relaciones laborales, un deterioro en su integridad psíquica, la cual actualmente se presenta con una ansiedad constante si bien les va o con la presencia de graves trastornos de esta integridad.

"Son las condiciones del medio ambiente de una sociedad, sumadas a la organización interna del sistema humano sociedad, los factores principales que inciden sobre la calidad de vida de las personas"¹³

Para finalizar se hacen las siguientes conclusiones : la calidad de vida del trabajador se ve afectada por diversos factores entre los cuales se encuentran factores contaminantes como el ruido, el exceso de tráfico vehicular, la explosión demográfica, la insuficiencia del transporte colectivo, reducción del espacio habitacional; este hecho tiene repercusiones directas en la salud física y emocional del individuo entre estas se menciona la ansiedad que forma parte primordial de esta investigación.

En el capítulo siguiente se expondrá el concepto de ansiedad desde diferentes teorías y puntos de vista. El origen de esta emoción y la importancia que a través del tiempo ha cobrado.

Se menciona las consecuencias que puede tener en el ser humano la presencia de ansiedad. Algunas investigaciones acerca de la ansiedad como factor desde el punto de vista psicosocial. Por último se exponen algunos de los factores causales de ansiedad.

¹³ G.Gallopín, Medio ambiente y calidad de vida, p.198.

CAPITULO III
ANSIEDAD

" Durante muchos años pensamos que en nuestra sociedad no pasaba nada que fuera tan denso que alterara la paz, que hiciera que las personas buscaran nuevas ordenes y principios de justicia.

Pensabamos que las emociones no llegaban a tener conexión con toda una colectividad, que no intervienen en decisiones sociales, poniendo la explicación tan sólo en los planos políticos y económicos y de forma brutal, reprimiendo el principio básico de toda acción: las emociones.

¿Por qué nos cuesta tanto trabajo aceptar que las emociones juegan un papel fundamental en las decisiones?, ¿Por qué luchamos obsesivamente por no reconocer lo evidente?, ¿por qué ese afán de intelectualizar y racionalizar lo que en su origen es una emoción?, ¿por qué tapar el sol con un dedo? " ¹⁴

3.1 Definición de las emociones.

"Es un complejo fenómeno, que se manifiesta por un estado psíquico de gran afectividad, cambios fisiológicos nerviosos, glandulares y musculares que causan excitación." ¹⁵

Stanley Udoy (1970), desde el punto de vista psicológico divide a toda emoción en tres partes principales:

- La parte subjetiva; que es el sentimiento personal sentido por cada uno de nosotros.
- Los cambios fisiológicos; en el sistema nervioso, muscular y glandular, que son los responsables de los estados emocionales.

¹⁴ Alejandro Barriguete. "Entropia y Emociones" Cronopio, p.4

¹⁵ José Sosa, Síntesis de psicología general, p.353

- Los estados de conducta; que expresan las condiciones de excitación.

También él plantea que según la intensidad de las emociones el sentir es:

- En pequeño grado, es estimulante
- En grado mayor, trae una excitación desordenada
- En grado máximo, la conducta presenta problemas de inhibición, de presión y aun detención de las funciones orgánicas, síncope o muerte del sujeto.

3.2 Represión de las emociones.

Las emociones aunque no se quiera exteriorizar no desaparecen. Pueden ser reprimidas o rechazadas, pero en forma latente continúan dentro de cada sujeto (resentimiento), en ocasiones se encuentra disfrazada o pueden surgir en cualquier actividad psíquica.

Mientras más reprimida sea una emoción causará más trastornos afectivos en el sujeto.

3.3 Utilidad de las emociones.

Las emociones se manifiestan cuando la adaptación de la persona es obstruida por un acontecimiento, pero también ante la satisfacción de sus necesidades.

"La emoción es un resultado del fracaso o satisfacción de nuestra conducta y no de los instintos en particular." ¹⁶

La inadaptación de la conducta genera una serie de desordenes orgánicos que tiene su origen en la derivación de la energía, liberada por la emoción, pero no transformada en acción ni dirigida a las vías vegetativas.

Sosa (1976), menciona la diferencia entre sentimiento, estado de ánimo, afecto y pasión y las concibe como divisiones de las emociones.

Si se afirma que las emociones son las vivencias más simples que se relacionan con las necesidades orgánicas, como es la satisfacción o insatisfacción del alimento, de lo sexual, etc.: entonces los sentimientos son vivencias ligadas a necesidades culturales o espirituales. De lo cual se puede deducir que en un sentimiento hay mayor complejidad y que este parte del valor que se le otorgue.

Se sabe que el sentimiento es específico del ser humano y va ligado a la evolución de la cultura y de las necesidades. Un ejemplo sería el miedo que surge de un peligro ante el instinto de conservación, a diferencia del miedo que surge al hacer el ridículo en la clase, por ejemplo, de psicología siendo este un sentimiento producto de un desarrollo social.

¹⁶ Ibid., p.355

Con el ejemplo anterior, se puede concluir que el sentimiento tiene un carácter histórico social que se modifica con los valores de la humanidad.

El estado de ánimo, es un estado emocional prolongado que da un tono sentimental a las vivencias de la persona.

El afecto es una vivencia emocional, relativamente corta, brusca y explosiva, que desaparece o aparece con facilidad.

La pasión es la concentración de la vida psíquica de una idea determinada y saturada de una intensa tonalidad afectiva. La pasión se conforma por :

- Una idea fija que desplaza a otros impulsos y deseos.
 - La conciencia se ciega ante la razón.
 - La pasión puede presentar doble aspecto; pasividad y actividad, acción constructiva y destructiva.
- Estas características son según la personalidad.

3.4 Base neuroendocrinológica de la emoción.

"Bard y Ramson mencionan al hipotálamo como el centro integrador de las respuestas emocionales."¹⁷

Walter Cannon (1927-1929), considera que : "En la emoción el diencefalo recibe estímulos aferentes,

¹⁷ Ibid. p. 360

que a su vez van al musculo esquelético y a las vísceras mediante una descarga descendente, en tanto que el componente subjetivo está dado por una descarga ascendente hacia la corteza cerebral. ¹⁸

Las aportaciones de estas investigaciones señalan que el estado emocional requiere de la corteza cerebral y que el hipotálamo es el centro integrador y necesita de la función cortical como complemento de la verdadera emoción.

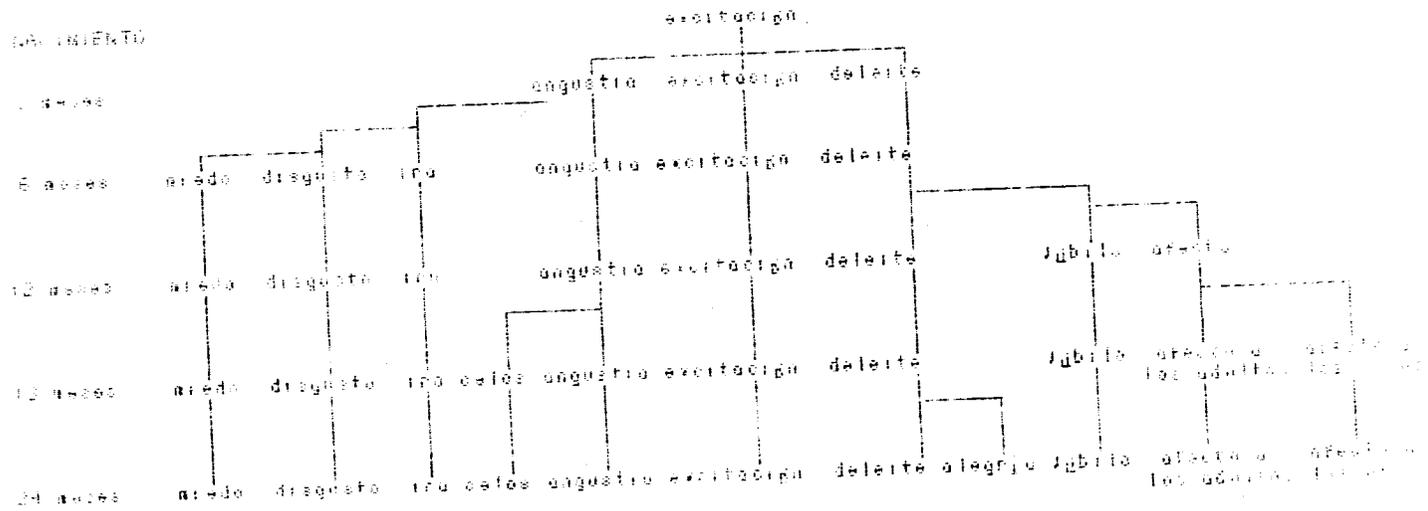
" Hay autores que sostienen que varias emociones se heredan: el miedo, la ira y el amor (Watson, 1965); no obstante por lo general se parte de que los afectos son fundamentalmente aprendidos." ¹⁹

Haller (1974). (citado en Alvarez 1986) desarrollo un cuadro evolutivo de las emociones " Bridges ", en donde se describen los afectos que aparecen en los primeros 24 meses de vida (ver cuadro 1). Es importante señalar que aquí no se detienen las emociones; al contrario, el hombre sigue conociendo, sintiendo y combinando afectos durante toda su vida.

Otra división importante que se hace de las emociones es según la vivencia que causen en cada individuo. Wolff (1970)

¹⁸ Idem.

¹⁹ José de Jesús González. Los afectos su expresión masculina, p.23



CUADRO EVOLUTIVO DE LAS EMOCIONES BRIDGES.

CUADRO 1.

citado por Gonzalez Nuñez (1966), divide las emociones en normales y anormales. Dentro de las normales se ubica: simpatía, amor, antipatía, aversión, miedo, felicidad, júbilo, infelicidad, cólera, sorpresa, actividad, agresividad, calma, sumisión, impulso, inhibición, duda, suspicacia, autocrítica, modestia, autoprotección, confianza en sí mismo. Y en las anormales: fijación, fascinación, fobia, horror, manía, agitación, melancolía, rabia, espanto, sadismo, apatía, masoquismo, compulsión, parálisis, preocupación, ideas de persecución, conciencia esquizoide de sí mismo, complejo de inferioridad, megalomanía, angustia y ansiedad. Estas últimas se les da un apartado especial por ser conceptos base del presente trabajo.

3.5 Definición de ansiedad.

La definición del concepto es complicado, esto ocurre primeramente porque ni los autores, ni las corrientes filosóficas, ni las psicológicas, tampoco los diccionarios, ni mucho menos las traducciones se ponen de acuerdo, dado su índole subjetivo.

En algunas traducciones lo podemos comprobar: en inglés, dread, anxiety; francés, angoisse; alemán, angst.

Filosóficamente se define como actitud del hombre frente a su situación del mundo.

En 1844 Kierkegaard citado en Herrera (1985), introduce el término y menciona que la angustia tiene su raíz en la posibilidad de su existencia. La divergencia entre el temor y otros estados similares es que siempre están determinados por algo, la angustia no se refiere a algo preciso, "es el puro sentimiento de la posibilidad."²⁰

El autor ve al hombre proyectado hacia el futuro según sus posibilidades pero sin ninguna garantía de realizarse. Como ilusión las puede ver, como posibilidades placenteras, en la realidad no hay garantía y se oculta siempre el inminente fracaso, el dolor y la muerte. "En lo posible todo es posible".²¹ o sea que la posibilidad positiva no tiene mayor seguridad que la desastrosa y esto lleva al hombre al suicidio o a la fe.

Para Heidegger (filósofo contemporáneo) la angustia es la parte esencial de la espiritualidad. Es el eje de su análisis existencial, "el ser relativamente a la muerte."²² o sea la aceptación de la muerte pero como posibilidad irrebasable. Por lo tanto el verdadero significado de la angustia es el destino, o sea la elección de la situación de hecho como una herencia de la cual no se puede huir.

No solo la filosofía existencial considera importante a

²⁰ Nicola Abbagnano, Diccionario de Filosofía, p.73.

²¹ Ibid. p. 74

²² Idem.

la angustia, también la literatura psicológica le da un papel primordial en las emociones de todo ser vivo y ha esclarecido también la diferencia entre ella, el temor y otros estados emocionales.

Una definición que da el diccionario de las ciencias de la educación es el siguiente:

" Reacción afectiva momentánea caracterizada por la incertidumbre y el pavor, acompañada generalmente de síntomas psicósomáticos." ²³

Es una inquietud indeterminada frente a un peligro desconocido, e irreal, vivido como una amenaza.

Algunos autores conductistas prefieren la utilización del término ansiedad, restringiendo a la angustia al campo de las respuestas neurovegetativas que se producen en el organismo en presencia de un estímulo aversivo para el sujeto.

En el diccionario de "La psicología de la A a la Z" la define como:

Angustia: véase ansiedad, de ésta dice: es un sentimiento penoso nacido de la expectación ante un peligro. Es un verdadero estado de alerta que culmina en una crisis de angustia. Esta última es la que comparte manifestaciones neurovegetativas.

²³ VVAA. Diccionario de las ciencias de la educación, p.96

Otros autores como: Freud, Klein, Horney, Quinodoz, Kearney y Ravagnan, exponen aspectos relevantes en torno a la angustia y la ansiedad; así se tiene que:

Kearney señala que " La angustia es una condición afectiva una combinación de ciertos sentimientos en la serie placer-displacer con las correspondientes inervaciones de descarga y la percepción de ellas, pero también con un probable depósito de un hecho importante y muy especial incorporado por herencia..." ²⁴

Freud, S. menciona tres fases importantes en el desarrollo del concepto de angustia.

En la primera postula una transformación de la libido no descargada en angustia. Es una ligera liberación de displacer que actúa como señal para evitar un nuevo displacer.

Esta misma idea la desarrolla más en la segunda etapa, en su trabajo sobre Inhibición, síntoma y angustia (1926). El punto importante a diferencia de la primera es la relación que hace de la angustia con la neurosis de angustia.

En su tercera etapa rechaza las anteriores y las reemplaza por una señal de angustia. En esta fase no insiste en que la libido se transforma en angustia, sino que la

²⁴ Humberto Najera, Desarrollo de la metapsicología en la obra de Freud, p. 163

ansiedad la considera como una función del yo: los afectos no son válvulas de seguridad del yo, sino señales del yo. " El yo es un asiento real de la angustia... esta es un estado afectivo y como tal... solo puede ser experimentada por el yo." ²⁵

El ello no hace juicios sobre una situación de peligro, sin embargo es aquí donde comienzan a desarrollarse procesos que hacen que el yo produzca angustia.

En 1926 Freud reitera que el yo puede producir y sentir angustia. Que la angustia objetiva es la relación del yo con el mundo externo. La angustia neurotica es la relación del yo con el ello. La angustia moral es la relación del yo con el super yo.

Otros puntos importantes que Freud señala de la angustia son:

Que es la angustia la que da lugar a la represión y no la represión a la angustia.

Que las situaciones instintivas atemorizantes son atribuidas a situaciones externas de peligro.

Afirma que ciertos sucesos específicos pueden precipitar situaciones traumáticas: el nacimiento, la angustia de separación, la angustia de castración, la pérdida de

objetos amados, la pérdida de amor del super yo. La presencia de cualquiera de éstas despierta la angustia automática, cuya esencia es la sensación de desamparo del yo frente a una acumulación de excitación ya sea interna o externa.

Concluye que la angustia es la respuesta del yo a la amenaza de situaciones traumáticas e inminentes.

Melaine Klein describe a la ansiedad como "Una respuesta fisiológica, vivencial, conductual y cognitiva, caracterizada por un estado de alerta ante una señal difusa de peligro o amenaza."²⁶

La teoría psicodinámica de la autora se fundamenta en que el hombre vive no solamente en su mundo interno nutrido de representaciones y de todo tipo de factores de orden psíquico, sino también en medio de un mundo material.

Resulta entonces que la conducta lleva impresa la acción de los niveles conscientes e inconscientes unidos a su participación en el mundo de relaciones interpersonales.

La ansiedad para Klein se manifiesta desde la infancia y se acrecienta en mayor o menor grado a través de los contactos

²⁶ J. Vallego Ruiloba, Transtornos afectivos : ansiedad y depresión, p. 3.

con el exterior donde intervienen los prójimos, padres, escuela, comunidades, trabajo, etc. En donde tienen lugar las gratificaciones, los castigos, las sexualizaciones inconscientes y todo aquello que se va gestando por medio del trabajo, el deporte, la escolaridad y demás capacidades de ir creando inhibiciones en relación con la índole de los impactos.

Klein enfatiza que la ansiedad está en íntima relación con su concepción estructural del denominado "objeto interno".

En el niño se advierten situaciones de ansiedad: la persecutoria y la depresiva. Ambas constituyen fenómenos de desarrollo; los primeros años son formativos en la configuración de la personalidad.

"La ansiedad persecutoria se vincula con la seguridad personal cuando el yo es atacado."²⁷ Ella dice que la percepción que tiene el pequeño de la realidad externa y de los objetos externos está teñida por sus fantasías y que esto prosigue a lo largo de la vida. Las experiencias externas que despiertan ansiedad, activan ansiedad derivada de fuentes intrapsíquicas, esto ocurre hasta en personas normales.

Señala que cuando el yo se siente atacado en forma interactiva, pierde su seguridad y posibilidad de recuperación y cae en una ansiedad persecutoria.

²⁷ Luz María Ravagnan, El origen de la angustia, p. 35

En la lucha fantástica, cuando se vence a las instancias que lo atacan que son en realidad los padres cae en una ansiedad depresiva porque aquellas a las que vence son sus progenitores que necesita y ama.

"Klein llegó a inferir que la angustia está determinada por el peligro que se cierne sobre el organismo en estrecha conexión con el instinto de muerte..." 26

Finalmente enfatiza que la angustia que emerge de lo interno se interrelaciona con lo externo o sea que la realidad externa y psíquica están en estrecha comunicación.

Anteriormente se mencionó que desde que el niño nace empieza a experimentar emociones (ver cuadro 1) limitadas por dos polos opuestos, el placer y el displacer y de aquí parte la formación de afectos que originan su escala valorativa guiada por la madre, la familia y la sociedad. De manera que el futuro hombre tendrá como base la carga emocional para derivar su primitivo concepto que la causa, placer-displacer.

Respecto a la ansiedad parece que la mayoría de los autores concluyen que causa displacer, que el individuo que se angustia carece de una proyección de realización y encara en forma sombría su pasado. Su mundo se empobrece y empiezan a aparecer varios tipos de angustia (Quinodoz, 1991).

Para ejemplificar solo se retoma la angustia de separación. Esta angustia corresponde a una separación normal que conlleva al sentimiento doloroso de miedo cuando el individuo se encuentra amenazado con su relación afectiva establecida.

Al mismo tiempo esta angustia es una emoción estructurante para el yo, ya que hay una parte consciente de que somos un ser solo y único ante el prójimo y que por otra parte se sabe que el prójimo es diferente de nosotros. " Es así como la angustia de separación funda nuestro sentimiento de identidad, como también nuestro conocimiento del otro. " ²⁹

Cuando la angustia es excesiva se sofoca en el inconsciente a través de mecanismos de defensa cuando todavía es más fuerte, el sujeto ya no sabe por qué o con quien o ante qué sufre y desplaza su sentir sea tristeza o cólera hacia una persona que no es la verdadera destinataria de sus sentimientos. También puede ser que el desplazamiento no lo haga a otra persona sino a actividades cotidianas como puede ser su familia, escuela y el trabajo.

" Freud hace, pues, del miedo de la separación el prototipo mismo de la angustia." ³⁰

²⁹ Jean Michel Quinodoz, La soledad domesticada, p. 23

³⁰ Ibid. p. 27

Karen Horney, psicóloga norteamericana, investigadora en la teoría heterodoxa psicoanalítica, afirma que la angustia individual psíquica deriva directamente de las condiciones socioculturales en que se viven.

Sosa (1991) agrega al respecto que también los estados críticos de cambios económicos - políticos - sociales, la inestabilidad e inseguridad con que viven la mayoría de los seres humanos como consecuencias de la forma de vida, en una cultura saturada de contradicciones es lo que genera la enfermedad del siglo: la angustia, que expresa el sufrimiento, el dolor, la incapacidad del hombre y de la mujer para encontrar satisfacción.

Horney define la angustia como el núcleo dinámico de la neurosis, como una reacción afectiva ante el peligro. Al igual que los demás autores si acepta la gran diferencia entre angustia y miedo.

La diferencia es simple, el miedo es una reacción proporcionada al peligro que debe enfrentar y la angustia es desproporcionada, o incluso puede ser una reacción ante riesgos imaginarios.³¹

Un punto importante de enfatizar después de aclarar el concepto de angustia, es el papel que desempeña ella en

³¹ Karen Horney, la personalidad neurotica de nuestro tiempo, p.36

nuestra cultura.

"El hombre común de nuestra cultura apenas advierte la preeminencia de la angustia que tiene en su vida." ³²

Como la manifestación de la angustia es variada, puede aparecer como ansiedad difusa que jamás es reconocida por el sujeto. Tampoco el grado de conciencia del sentimiento nos indica la importancia de ella según Freud. Pero en relación a la angustia no significa que podemos hallarnos angustiados sin saberlo, sino que además esta ansiedad puede ser factor determinante sin tener la más ligera conciencia de ello.

Antes de continuar con este tema enlistaremos las causas de la angustia que Karen Horney describe.

3.6 Causas específicas de la angustia básica.

- 1.- Negativas relaciones materno-infantiles.
- 2.- Negativas relaciones paterno-parentales en la familia
- 3.- Una escolaridad mal dirigida, sobre todo en las primeras etapas del desarrollo infantil.
- 4.- Conflictos emotivo-eróticos en la pubertad.
- 5.- El complejo de inferioridad ante la solución de problemas que amenaza nuestra existencia económica-social.
- 6.- La falta de seguridad y estabilidad en el trabajo

³² Ibid. p. 40

como medio creativo y de satisfacción
imprescindible.

- 7.- La falta de comunicación afectiva-sexual reciproca
en la pareja humana.
- 8.- El enajenamiento del hombre en una sociedad de
consumo y de "apropiación de cosas".
- 9.- La tendencia al automatismo, la maquinación y el
olvido de valores morales y espirituales." ³³

Horney dice que son 10 las necesidades neuróticas para
contrarrestar la ansiedad.

- "1.- De afecto y aprobación.
- 2.- De una pareja posesionada de nuestra vida.
- 3.- De restringir la vida propia a fronteras estrechas.
- 4.- De poder.
- 5.- De explotar a otro.
- 6.- De prestigio.
- 7.- De recibir admiración personal.
- 8.- De logros personales.
- 9.- De autosuficiencia e independencia.
- 10.-De protección e invulnerabilidad." ³⁴

Si estas necesidades caen en un carácter compulsivo,
insaciable y poco realista; se generan tres tipos de carácter:
sumiso, desapegado y agresivo.

³³ Josué Sosa Castellanos, op. cit p. 365

³⁴ J.L. Alvarez Gayou, Sexoterapia integral, p221.

La cultura también ofrece cuatro alternativas para escapar de la angustia: la racionalización, la negación, la evitación y la narcotización.

Sin embargo, nuestra cultura engendra gran cantidad de angustia en los individuos que de ella participan. Horney difiere de los planteamientos de Freud respecto a que el factor subjetivo implícito en la angustia reside en los propios impulsos instintivos. Considera que el fundamento de la angustia no radica en estos impulsos sexuales en sí, sino en impulsos hostiles viculados a ellos. Y que los impulsos hostiles representan la principal fuerza psicológica productora de angustia.

Para reprimir la hostilidad se debe fingir que todo anda bien, de aquí surge un sentimiento de indefensión. Y al reprimir la hostilidad el individuo carece de la noción de que es hostil, o sea cuando se reprime el coraje, se disocia y se expande, o en ocasiones se puede manifestar en sueños.

Por ejemplo, si un empleado tiene coraje contra su jefe por las actitudes del primero y el segundo continúa reprimiendo y no se atreve a protestar, éste seguramente continuará actuando con prescindencia de él.

Otra consecuencia de la represión de la hostilidad es que el sujeto registra en sí mismo la presencia de un afecto más

violento que escapa de su dominio.

En general, la angustia no resulta del temor a los impulsos, sino más bien del temor a los impulsos reprimidos.

Otro aspecto tratado por Horney es el estímulo de competencia que obra toda nuestra vida. Esta fuente puede generar miedo en los individuos normales ante la perspectiva del fracaso que no sólo implica problemas económicos, y pérdidas de prestigio sino además todas las frustraciones emocionales posibles que repercuten sobre la autoestima.

Antes de concluir no se dejara de mencionar los desordenes de la personalidad en su estructura.

3.7 Desordenes en la estructura de la personalidad.

Cada autor o teoría enumeran los siguientes desordenes:

Existe desorden en el sistema neuronal y vegetativo, anomalías en el orden respiratorio y cardíaco, contracciones musculares, sudores, sequedad bucal, aceleración o disminución del pulso. Existe una sobrecarga tensional que violenta la organización psicofísica y además de todos los trastornos mencionados en muchas ocasiones se puede llegar a la muerte.

3.8 Investigaciones sobre factores causales de ansiedad.

Se han realizado diferentes investigaciones en donde el factor ansiedad ha sido medido para conocer su presencia, grado o aumento, así como los factores causales de ansiedad.

Las investigaciones en donde la ansiedad es uno de los problemas afectivos presentes, han sido del tipo de trastornos de personalidad, como la depresión mayor, pero en su mayoría se han avocado al estudio de la ansiedad relacionada con enfermedades somáticas, en las que se ha comprobado que hay aumento de ansiedad.

Por ejemplo Littman (1993) realizó una investigación con pacientes que sufrieron infarto al miocardio donde el stress interpersonal es extremadamente común después del infarto y típicamente menor después de varios meses. La presencia de ansiedad y depresión son factores importantes presentes en el paciente, que pueden causar conflictos maritales y disfunción sexual, por lo que deben ser tratados por un especialista de la salud que conozca la variedad de tratamientos psicosociales y psicofarmacológicos.

Mientras que Tueth (1993) menciona que la ansiedad en pacientes de edad avanzada es más común como síntoma de un trastorno mental o físico en un diagnóstico primario, sus varias formas incluyen entre otras la ansiedad situacional, trastorno de adaptación y fobias. Considera importante una búsqueda de causas orgánicas como enfermedades relacionadas

con la ansiedad. los efectos de medicamentos y el abuso de sustancias pueden tener significado etiológico.

La ansiedad puede presentar de igual forma desordenes psiquiatricos primarios como la depresion o el delirio en dichos pacientes.

Brera (1992) uso un grupo de 102 hombres y 86 mujeres estudiantes de los ultimos grados de secundaria. para estandarizar en centiles las escalas de su test: las siete escalas de este son: estado de animo, ansiedad, afectividad interpersonal, sociabilidad, autonomia del ego, fuerza del ego y culpa.

Para analizar la eficacia del examen presentando 44 variables. con respuestas libres como: que es lo que sueña, que es lo que ve, que es lo que aconseja. Donde obtuvo los siguientes resultados: pocas mujeres sufren la probabilidad de depresion, ansiedad, afectividad interpersonal y sociabilidad. y los hombres presentan un menor numero de problemas relacionados con la autonomia del ego, la fuerza del ego y la culpa.

Un estudio realizado en Alemania con el STAI (IDARE), por Lipp et al. (1993) con una muestra de 240 pacientes, correlacionaron diferentes patrones de tratamiento verbal de informacion en anestesia local y pacientes preoperatorios. El objetivo era estudiar la ansiedad enfatizando la

importancia en anestesia local como factor de ansiedad en si misma comparada con otros tratamientos dentales.

Los 240 pacientes fueron agrupados en tres grupos de 80, recibiendo mínima, básica o extensa información acerca de la anestesia local. La ansiedad fue medida con el STAI, antes y después de recibir la información. Después de la anestesia local y finalmente después del tratamiento dental. Los factores de ansiedad más altos fueron: anestesia local, sensación de dolor y sentimientos de amenaza.

La puntuación más alta en el STAI, fue observada en mujeres al comenzar el tratamiento, la puntuación aumentó después de la información mínima y la información extensa respectivamente. La ansiedad bajó después de la información básica y significativamente en los pacientes con puntuación alta preoperatoria. Estos resultados sugieren que la información básica al tratamiento dental podría ser bien usada para reducir la ansiedad y mejorar la confianza en el dentista y en la cirugía.

Una investigación desde el punto de vista psicosocial de la ansiedad es la realizada por Endler (1991) con 2,009 estudiantes en situación neutral y utilizando el Endler Multidimensional Anxiety Scales (EMAS), cuyas escalas son

derivadas de un modelo interaccional de personalidad que propone que la ansiedad es una función de interacción de persona y situación variable. El EMAS distingue entre estado y rasgo de ansiedad y asume que ambos son constructos multidimensionales.

Tres factores de análisis fueron aplicados para aclarar la relación empírica entre estado y rasgo de ansiedad y las variables.

En el análisis de los ítems referentes a la ansiedad estado se encontró soporte para las dimensiones separadas del estado cognitivo y autónomo de ansiedad. En el análisis de los ítems referentes a la ansiedad rasgo se encontró soporte para la multidimensionalidad del rasgo ansiedad.

Cuatro factores congruentes fueron asociados con el aumento en estado de ansiedad en cuatro situaciones generales: evaluación social, peligro físico, ambigüedad y rutina diaria.

a).- Factores de ansiedad : para poder hablar de cualquier evento como factor de ansiedad es necesario hacer un estudio en el que se tome en cuenta el medio social como influencia fundamental del mismo. Varios autores e investigadores coinciden en que la ansiedad tiene factores multivariados entre los que mencionan como el principal la experiencia pasada. La alteración de la rutina, las etapas de vida tienen

un peso importante en el aumento o disminucion de la ansiedad

Los sujetos presentan un tipo de ansiedad dentro de sus características de personalidad (ansiedad-razgo), que es diferente a la provocada por factores multivariables (ansiedad estado).

Para finalizar despues de esta revision, se concluye que el concepto angustia o ansiedad, es utilizado por diversos autores como sinonimo o bien correlacionado, adjudicando a la primera el aspecto somatico y a la segunda el psiquico.

Cuando la ansiedad emerge se desorganizan las funciones de integracion corporal que provoca anarquia entre las pulsiones instintivas y las emociones.

El planteamiento del psicoanálisis ortodoxo da muchas bases para la comprension de la etiologia de la angustia y otros autores contemporaneos aportan la importancia de la sociedad y lo contemporaneo.

La angustia es indeterminada y por ello no permite una constancia objetiva.

La angustia implica siempre una amenaza y en situaciones extremas, algo asi como el anuncio de la posibilidad de muerte.

Heidegger escribía que no es correcto decir que alguna persona "tiene" angustia sino que esa persona "es" angustia.

Las investigaciones revisadas nos llevan a concluir que la ansiedad es factor multiariable y mutidimensional, y dependerá de todo el bagaje sociocultural individual el que un evento sea más o menos desencadenante de ansiedad.

Entre los factores asociados con el aumento de ansiedad está el peligro físico y la rutina diaria, considerando a éstos como punto importante para enfocar el problema a que se enfrenta por necesidad el trabajador para trasladarse a su centro de labores.

En el siguiente capítulo se desarrolla más ampliamente este problema, describiendo los antecedentes del transporte en Mexico, su uso y aspectos psicosociales relacionados a él.

CAPITULO IV.

EL TRANSPORTE EN MEXICO

La transportacion en nuestro pais es parte integral de la vida laboral del trabajador. Debido a que en la Ciudad de Mexico, se concentra el mayor numero de habitantes, ello agudiza los problemas de transportacion a los centros de trabajo. El transito vehicular es inmenso. Menciona Reading (1985), la Ciudad de Mexico es la urbe mas grande del mundo civilizado que aglutina a un sin fin problemas de transportacion. Esto tambien es debido a la deficiencia de canales de transporte. Esto se debe a que desde sus inicios la Ciudad fue mal trazada.

De la historia de la Transportacion en Mexico, solo se hace referencia en cuanto al transporte colectivo y fundamentalmente de los problemas psicosomaticos que ha venido generando el uso de este.

4.1 Historia del sistema de transporte urbano en Mexico.

Antes de la fundacion de Tenochtitlan, el mexica peregrino por siglos, inspirado por motivaciones misticas y despues por el comercio. Una vez que se establecio en la gran ciudad se inicio nuevamente su caminar por el interior del pais.

El mexica mantenia relaciones comerciales con muchas regiones del pais. Al desconocer el uso de la rueda mecanica y de las bestias de carga, usa la canoa en el ambito lacustre de Tenochtitlan y para incursionar a otras regiones se vale del hombre mismo como vehiculo (tamame). No habia animales domesticos, la region estaba completamente cubierta por

la selva. Los caminos eran probablemente abruptos por lo que se piensa que no utilizaron la rueda al no ver su valor como medio práctico de mejorar su transporte.

El mexica se aprovechó de que Tenochtitlan estaba literalmente sobre agua para defenderse de sus enemigos, alimentarse y practicar la navegación. Había canoas especiales que servían para transportar agua dulce. Para el tráfico de personas utilizaban puentes levadizos hechos de madera o canoas, a través de los canales existentes. El arte de la navegación se fue perfeccionando con las necesidades del pueblo y el poderío que fue alcanzado.

Al desembarcar Cortez en Veracruz trajo consigo un nuevo medio de transportación que fue el caballo, el cual llega a Tenochtitlan en 1519. Con la llegada de los españoles y su tecnología, se construyen dos embarcaciones bajo la dirección de Martín López y Andrés Núñez, empleando herramientas metálicas españolas y técnica occidental.

Durante el Virreinato, los medios de transportación fueron principalmente los caballos como bestias de tiro, y la canoa. Se multiplicaron las calles de tierra a costa de llenar las áreas acuáticas, y se formaron las acequias con puentes de calicanto para pasar del ancho de las calles empedradas, que eran reparadas durante todo el año debido al número de carrozas que transitaban.

" El transporte económico, el acuático sobrevivió a la conquista, ya aún ahora a más de 650 años de distancia de la fundación de Tenochtitlan y a más de 450 años del nacimiento de la Ciudad de México, sobrevive -plena de colorido y sabor histórico- en Xochimilco." ³⁵

Las embarcaciones empleadas para el transporte de personas y mercancías, eran de diversos tipos, una de ellas era la traginera, que manejaban los indígenas con un palo largo. Por ejemplo en Chalco había servicio diario de pasajeros en este tipo de embarcaciones, cuya capacidad era de 50 ó 60 personas, ellas mismas podían transportar productos para el mercado.

Se usó una embarcación más pequeña de uno o dos remos y eran empleados para movilizarse de una chinampa a otra, para que las mujeres pudieran llevar sus provisiones al mercado.

A los indígenas les estaba vedado el uso y propiedad del caballo. " un indio, aún descendiente de reyes, no podía ser caballero, bajo pena de muerte. " ³⁶

En la Nueva España, la aplicación mecánica de la rueda y la bestia de carga revolucionaron, la capacidad técnica del hombre e influyó grandemente en el desarrollo de los transportes.

³⁵ Hector Romero, Historia del transporte en la Ciudad de México, p.30

³⁶ Ibid, p.36

Sebastian de Aparicio fue el primero en introducir la aplicación mecánica de la rueda y quien pone novillos en yugo y fabrica una carreta. Mismo que utilizaban las familias de las haciendas de campo para transportarse, así como las mercaderías que desembarcaban en el puerto de Veracruz, hacia las Ciudades de Puebla y Mexico. Se considera a Fray Sebastian de Aparicio como el primer constructor de carretas en la Nueva España y el primer transportista de Mexico.

Manuel Antonio Valdez Munguia y Saldaña obtuvo la concesion para establecer un servicio publico llamado sitio de coches o coches de provincias. El 20 de julio de 1793, se establece un reglamento para el trafico de estos, publicandose el 6 de agosto de 1793. La concesión de coches se le cancela en 1802, para otorgarsela a Carlos Franco y Antonio Banineli, y se emite un nuevo reglamento el 7 de enero de 1803.

En la época de la Independencia la evolucion de el transporte ciudadano, camina lentamente. La tecnologia aplicada al transporte se inauguro en Mexico en 1850. El primer gran ferrocarril, que brindo a la ciudad las ventajas de transporte fue en 1873. Al mismo tiempo se crea el servicio de diligencias que daban servicio a rutas suburbanas.

En 1877, circulaban mas de 300 coches, a partir de este año hay un gran desarrollo del transporte. Y para 1882 un consorcio ingles negoció y obtuvo la concesion del primer

monopolio para la electrificación de los tranvías. En 1883 había tranvías tirados por caballos que daban servicio en múltiples rutas.

Para 1885, Angel Lerdo de Tejada y F. Del Catillo, crean la compañía de ferrocarriles y tranvías del Distrito Federal absorbiendo a las pequeñas empresas que operaban independientemente. Crearon un tácito monopolio del transporte urbano.

Los tranvías hacían recorridos denominados " circuitos ", bautizados con alguno de los cuatro puntos cardinales o el nombre de algún santo que correspondiera a la nomenclatura de su estación nominal.

En 1927, se prohíbe el tránsito de vehículos de tracción animal por todas las calles asfaltadas, por considerarse sumamente peligroso, para el tránsito vehicular. De 1900 a 1930, la población del país aumentó aproximadamente en tres millones de habitantes de los cuales el 20 % correspondía la Ciudad de México. Este suceso es importante, ya que refleja el aumento en el número de personas que deben atender a las necesidades de transporte urbano.

EL primero de diciembre de 1952 al asumir la presidencia de la República Don Adolfo Ruiz Cortinez, ordena un plan de reestructuración y modernización del servicio de transporte

colectivo, propiciando el cambio de tranvías a los verdiblancos (trolebuses).

A principios del siglo XX llegaron los primeros automóviles a la Ciudad de México. Y para 1903 su número ascendía a 136 vehículos, tres años después se multiplicaron a 800. Con la introducción del auto se crea el servicio de taxis. Hacia 1929, había aproximadamente 25 sitios de taxis con un promedio de 15 a 30 unidades. Actualmente contamos con 300 sitios 2,000 unidades sin contar los no autorizados.

Con el aumento de vehículos se introducen en 1930, los semáforos a la ciudad, de tal forma que se pretende controlar el tráfico, en un principio éstos no estaban conectados en serie, ya que no había necesidad de este sistema. Actualmente se pretende de alguna manera coordinar éstos para sobrellevar la carga vehicular.

El servicio de camión surge como una necesidad ante la insuficiencia de los carros de tipos de transporté. El primer servicio se ofreció de manera improvisada a consecuencia de la huelga en junio de 1917, por los trabajadores de la compañía de tranvías.

Las primeras líneas de camiones se formaron con la

asociación de algunos cuantos proletarios, con la idea de dar un mayor y mejor servicio. En 1927 se construyeron las primeras carrocerías con ventanillas y plataforma y ya con palanca de velocidades, esto significó un importante avance en la prestación del servicio público.

Durante el decenio 1940 - 1950, las líneas de camiones urbanos se siguieron desarrollando, conforme aparecían nuevas líneas ocasionando anarquía y crecimiento desigual. Mientras que el número de líneas de camiones se triplicó, la población aumentó más de siete veces.

El sistema de autobuses de transporte colectivo no ha dado, el resultado deseado, provocado por fallas desde su origen, se distribuyen arbitrariamente rutas dentro de la ciudad y como resultado, una competencia entre las líneas de servicio, superposición de servicios, multiplicación de gastos, alto índice de accidentes y en general servicio deficiente.

Con la demanda de transporte, por el alto índice de población, se implementa el servicio de taxis y posteriormente los taxis colectivos (peseros), que han tenido una aceptación sólo debido al menor costo comparado con los taxis privados. Algunos inconvenientes que se tienen en este servicio son las paradas continuas, entorpecimiento del tráfico, sobrecarga del vehículo, el deficiente servicio. Y los accidentes de tráfico, que día con día se van acrecentando.

En 1966, la Presidencia de la Republica por conducto del Departamento del Distrito Federal, autorizo la creacion del comite consultivo de transporte, a cuyo cargo hicieron diversos estudios en terminos de rapidez, eficiencia y bajo costo, se llego a la conclusion de que el sistema mas adecuado era el de un tren subterraneo, al que se le llamo Metro . El 29 de abril de 1967, se crea el sistema de transporte colectivo (STC), para construir, operar y explotar un tren rápido. El 5 de septiembre de 1969 se inauguro la linea uno del metro. Cada tren del sistema esta formado por nueve carros con capacidad total de 1,500 pasajeros : 282 sentados, 1,280 de pie, transportando por cada hora de servicio si el ritmo del tren es de cuatro minutos por estacion 22,500 personas. Hoy en dia el metro presta el servicio a 5 millones de pasajeros al dia, cubriendo una ruta de 170 mil kilometros.

En 1994 el sistema cuenta con nueve lineas, más la linea A, con los siguientes horarios de servicio:

	LÍNEAS 1,2,3."A"	LÍNEAS 4,5,6,7,8,9
LABORABLES	5:00 - 0:30 HRS	6:00 - 0:30 HRS
SÁBADOS	6:00 - 1:30 HRS	6:00 - 1:30 HRS
DOMINGOS	7:00 - 0:30 HRS	7:00 - 0:30 HRS
FESTIVOS	7:00 - 0:30 HRS	7:00 - 0:30 HRS

Las lineas estan ramificadas de acuerdo con las demandas de la poblacion, abarcan el Distrito Federal (ver mapa 4).

En 1986 se inicia la construcción del tren ligero, sistema con capacidad intermedia entre los autobuses y el metro. Es usado para satisfacer la demanda tanto cuantitativa como cualitativa en un bajo costo. Este consta de una línea de 5.5 kms. en el sur de la ciudad. Actualmente cubre una demanda de 30 mil pasajeros por día.

Los trolebuses siguen dando servicio, aunque insuficiente, por falta de vehículos en la ruta y por descomposturas, esto se debe a un deficiente sistema de mantenimiento preventivo, varias líneas tienen recorridos similares a las rutas de autobuses, ocasionando con esto una competencia innecesaria y el tiempo del recorrido que emplean las unidades es mucho, esto hace que tenga poca utilización.

Actualmente la mayor parte del traslado de pasajeros es cubierto por el metro y taxis colectivos, éstos últimos han ido apoyando al metro.

4.2 La necesidad de transportación del trabajador.

Como ya hemos dicho el transporte ha sido la parte fundamental en el desarrollo de nuestra comunidad, por ser éste, el medio principal para trasladar la mano de obra de las zonas de habitación hacia los lugares de producción.

El transporte es uno de los principales elementos de la estructura urbana de la ciudad y su funcionamiento está

condicionado a los procesos de crecimiento demográfico, por lo que el problema de transporte es debido a la desmedida concentración de la población y sus consecuentes necesidades de desplazamiento entre una zona y otra.

La necesidad económica del trabajador hace que se concentre en empleos, que no tienen una relación satisfactoria con respecto a la proximidad de sus hogares, por lo que se ve obligado a recorrer grandes distancias para realizar sus actividades diarias.

México ocupa el tercer lugar a nivel mundial en población. La zona metropolitana de la ciudad de México, conforma actualmente uno de los mayores conglomerados humanos del mundo en una extensión urbana de 1,250 km². Debido a que es aquí donde se concentran los poderes de la nación, además de que se siga pensando que es donde se puede cambiar u obtener una mejor calidad de vida.

La necesidad del uso de transporte puede convertirse en una pesadilla, la mayoría de las veces, pero también resulta instructivo en otras, los apretones, raspaduras, insultos y violencia que ahí se viven, son asuntos cotidianos pues lo abordamos ya con el ánimo predispuesto para afrontar los problemas de un transporte insuficiente para los millones de usuarios que se sirven de él diariamente.

Es factible observar por ejemplo en el metro -y sufrir incluso- como son agredidos sexualmente hombres y mujeres por igual, de todas las edades, colores y tamaños. La estatura y la complexión no importa pues lo que aprovechan los abusivos es la premura del momento; la gente, la prisa, ese convertirse en una masa al subir y bajar de los vagones; ese ir cuerpo a cuerpo "aunque no te conozca", descargar iras y frustraciones cotidianas con los de a lado. El trabajador además de invertir tiempo en el transporte deberá tener paciencia para sobrevivir en este medio.

4.2.1 Alternativas de solución a la necesidad de transportación.

Año con año se siguen creando medios de transporte para solucionar los diversos problemas. Actualmente en el D.F. el metro sigue siendo el medio de transporte más eficiente. Sin embargo se han llevado a cabo modificaciones en el panorama del transporte de pasajeros como: aumento de taxis colectivos que proliferan hasta convertirse en el cuarto medio de transporte por su importancia.

En tanto que el acceso de los autobuses suburbanos se encuentra ahora limitado a algunos puntos concentrados de la periferia media, cuando en antaño casi todos accedían a la zona central.

A principios de los ochentas es que se logra la articulación de la red del metro con las rutas de autobuses.

Esto se consigue con un esquema complejo de rutas de autobuses que comprende un trazo reticular dentro del Circuito Interior utilizando los ejes viales. " Así que para 1983, la Ruta-100 circulaba básicamente en los ejes viales para los recorridos octaogonales comprendidos dentro del Circuito Interior y los recorridos alimentadores de la periferia al centro." ³⁷

El servicio alimentador del metro se localiza fundamentalmente al sur de la red del metro pues la Ruta-100, sólo tiene jurisdicción en el Distrito Federal y sólo excepcionalmente se interna al territorio urbanizado del Estado de México.

" En 1917 había cuatro líneas de tranvías con 343 kilómetros las cuales eran utilizadas por obreros que laboran en la incipiente industria localizada en Tlalpan, Azcapotzalco y Tlanepantla. Y para 1983 sólo dos líneas integraban este servicio con 43 kms y 21 unidades en servicio." ³⁸ Esto es por la construcción de los ejes viales.

³⁷ Bernardo Navarro, El traslado masivo de la fuerza de trabajo del la Ciudad de México, p.55

³⁸ Idem.

ESTADO DE MÉXICO
SECRETARÍA DE LA BIBLIOTECA

Para 1963 se consolida el esquema de rutas de trolebuses en apoyo al Metro. se habla de una red de 14 rutas con 247 unidades. dichas rutas se concentran en la parte sur del Distrito Federal, orientandose en su mayoría de oriente a poniente. El resto de las rutas cubren el area donde no hay Metro. siendo estas atendidas por taxis colectivos.

En la decada de los sesentas fue donde se marco la proliferacion de rutas y unidades de taxis colectivos, por ser mas rapidos al igual que economicos. Los paraderos de estas unidades en un principio se localizaban en la periferia del Metro. ya sea de forma planeada o no; se complementan ahora ambos servicios, y los paraderos estan en todas las terminales del Metro.

Para 1962, se permite la introduccion de taxis colectivos de diez plazas (combis). En 1966 se introduce el "minibus" con capacidad permitida de 20 plazas, a la fecha esta disposicion queda obsoleta, por el incremento de la poblacion y por la necesidad del uso de este.

Observamos hoy en dia que el transporte en el Distrito Federal se articula entre un medio masivo el Metro, dos medios colectivos los autobuses de produccion publica (R-100 y trolebuses) y los taxis colectivos de produccion privada (peseras y microbuses).

Se cierra el acceso de autobuses foráneos a la ciudad por lo que el gobierno del Estado de México crea las " líneas troncales ", se habla de un esquema físico que tiene forma de una doble H, cuyo eje horizontal son los municipios conurbados y líneas verticales, que son las que mantienen la comunicación con el Distrito Federal, donde las principales estaciones del Metro son : Cuatro Caminos, El Rosario, Politécnico, Indios Verdes, Martín Carrera, Oceanía y Pantitlán. En donde se observa la mayor afluencia hacia el Distrito Federal.

He aquí donde proliferan los taxis colectivos en los que varía el precio de acuerdo a la distancia que se recorra, realizando recorridos sobre rutas no concesionadas, manejando igualmente al albedrío del operador y la tarifa según sea el caso.

4.2.2 Soluciones a la necesidad de transportación.

Al hablar de alternativas de solución al problema de transportación, cabría la pena pensar si esto está resuelto. Podemos decir que sólo una parte, pues se han abierto tantas líneas, como rutas para dar fluidez a la fuerza de trabajo. El gobierno se ha preocupado por este punto haciendo gran énfasis en cuanto a la construcción de éstas, conceder permisos a particulares para de alguna manera ayudarse, pero sin preocuparse por lo que realmente está pasando en cuanto al servicio que ellos prestan.

La gente no está preparada tanto para dar un servicio, como para hacer uso de este.

No se está capacitando a la gente para darlo. Esto lo podemos observar o incluso vivir en carne propia ya que nadie está exento de ver lo que ocurre día con día en las calles de nuestra gran urbe. Específicamente se puede hablar de los "peseros o microbuses" que en poco tiempo han propiciado una serie de accidentes sin importarles a los usuarios, al dueño, incluso al chofer acabar con la vida de quienes lo usamos. En el caso del metro no se queda atrás, como ya mencionamos mueve un gran número de gente, se dice que es una ciudad subterránea, y como tal, vive los mismos problemas que la superficie. Uno se puede encontrar con asaltos, robos, riñas, incluso uno que otro nacimiento.

En cuanto a que no se sabe usar el servicio: por narraciones y vivencias, el Metro es donde se concentran grandes masas, para entrar en las líneas terminales: no se da el espacio suficiente en los accesos (puertas muy pequeñas además del cierre de accesos y pasillos), la asignación de vagones especiales de hombres y mujeres no es respetado, la misma gente hace uso de este servicio como transporte de carga, esto no está autorizado, según el reglamento de tránsito, al igual que como fuente de trabajo, (se refiere a los vendedores dentro de los vagones, sin faltar claro está, el que canta para pedir dinero, y algo que no falta dentro de toda sociedad y que se ha convertido

en algo muy notorio : los asaltantes .

4.3 El tiempo empleado en la transportacion.

Un factor importante es el tiempo, hablamos de un tiempo que es improductivo ya que se pierde una gran cantidad de dinero en la inversion de horas-hombre.

Por ello la necesidad de crear nuevas rutas y lineas. Aunque esto no es sencillo debido al aumento desconsiderado de vehiculos en la ciudad.

"Hay una perdida diaria de seis millones de horas-hombre, debido a los problemas de tránsito en la capital." ³⁹. Aunado a esto nos enfrentamos a un nuevo problema, las constantes "manifestaciones" que desquician el tránsito por horas, provocando retardos, faltas en el trabajo, y como consecuencia stress y ansiedad.

El trabajador pierde cada vez más tiempo en viajar de su domicilio a su centro de trabajo. Esta situación se agrava en temporada de lluvia que propicia inundaciones y apagones de los semáforos.

Como cita Reading (1985), los viajes se hacen largos y

³⁹ Rebeca Mansur, Alteraciones emocionales y tráfico de vehículos en zonas urbanas, p.1

fatigosos y estos ritmos cotidianos, impuestos por la necesidad de transportarse influyen de manera importante, en el trabajador, tanto en su salud como en sus relaciones familiares, tiempo libre y eficacia en el desempeño de su profesion.

Y como dice Navarro (1988), el tiempo de transportación es un factor importante ya que varía de una hora o menos, hasta más de cuatro horas que utilizan para llegar a sus centros de trabajo.

En un estudio realizado por Benitez y Morelos (1988), en el cual abarcaron 16 delegaciones del Distrito Federal y 27 municipios del Estado de Mexico, con una población de 16,324,000 habitantes, obtuvieron un registro de 19'513,265 viajes/persona/día, considerándolos con un destino final. Y un total de 28'518,208 viajes/persona/día, con transbordos y viajes afines. " Considerando el total de 19'513,265 - viajes/persona/día y el tiempo promedio de viaje en la zona metropolitana de la ciudad de México, que resultó de 52 minutos, se consumen diariamente 16'911,416 horas-hombre en trasladarse." ⁴⁰; lo que nos da una idea de la magnitud del problema del tiempo que se invierte diariamente en movilizarse dentro de esta ciudad.

En cuanto a la distribución del horario es notorio que en

⁴⁰ Raul Benitez, Grandes problemas de la Ciudad de México, p.225

el período comprendido de las 6:00 a.m. a las 9:00 a.m., se presenta la mayor concentración de los viajes y corresponde a la tercera parte del total. La hora de máxima demanda está contemplada en el período de 6:45 a.m. a las 7:45 a.m., sin embargo, el período difícil de transportación es de 6:00 a 9:00 de la mañana en el que se agudizan los congestinamientos viales y saturación de los medio de transporte público.

Por otra parte no existe continuidad en la estructura vial, ni una adecuada jerarquización de la misma, fundamentalmente en la integración del Distrito Federal con los municipios del Estado de México, por lo que la velocidad promedio de traslados en horas pico llega a ser de 13 km/h.

Se observa que los viajes diarios que se generan en la ciudad no son iguales durante el día, ni están repartidos de manera uniforme en la vialidad; los viajes cuentan con un período de máxima demanda que corresponde al traslado hacia sus trabajos o escuelas en cuanto a la mayoría de la población. Así mismo, estos viajes tiene zonas de mayor generación durante esos períodos máximos de demanda, ocasionando que se distribuyan en diversos rangos de volumen. Todo esto hace necesario mover a la población con sistemas de transporte adecuados coordinados entre sí, que sean capaces y complementarios, ya que ningún sistema de transporte puede por sí solo resolver el problema de movilidad de una ciudad y mucho menos, el de la zona metropolitana, donde se concentra la mayor parte de la población.

Para solucionar los diferentes rangos de demanda de transporte es necesario contar con sistemas que permitan diversas capacidades y que se ajusten a las demandas que los justifiquen. En 1988, en la ciudad de Mexico operaban sistemas con rangos muy dispersos. "El metro que absorbe demandas desde 35.000 y mas de 60.000 pasajeros/horas/sentido, el sistema de autobuses urbanos, y de trolebuses que son capaces de absorber demandas desde 5.000 hasta 10.000 pasajeros/horas/sentido, y los transportes pulverizados " combis " que mueven aproximadamente 6.000 pasajeros/horas/sentido. Es evidente con estas cifras que existe un rango de servicio que demanda otros sistemas de transporte para demandas intermedias entre 10.000 y 35.000 pasajeros/horas/sentido. "41

Con lo expuesto anteriormente se debe tomar en consideracion el estado de animo de los trabajadores ya que como se ha mencionado la perdida de horas-hombre que no son eficaces y la reduccion de espacio puede causar ansiedad. Sin embargo Olguin (1989), en su investigacion afirma que no hay una diferencia significativa entre el tiempo de transportacion que dedican los empleados al dirigirse de sus hogares a su centro de trabajo, en dos tipos de ansiedad (rasgo y estado).

4.4 Alteraciones emocionales y tráfico de vehiculos.

Algunos transtornos ocasionados por el congestionamiento de transito, tales como el ruido, pueden provocar una molestia grave e interferir en la eficacia dentro de los lugares de

⁴¹ Ibid., p.235

trabajo. de igual manera dificultades ambientales como el smog, ocasionan que las personas padezcan cada dia problemas de salud, provocadas por sustancias toxicas que son inhaladas.

Mansur y Sanchez (1981), exploraron la relacion entre trafico de vehiculos en ocho zonas urbanas de la ciudad de Mexico, e indicadores de reacciones emocionales, encaminadas a la adaptacion de los sujetos a su ambiente laboral cotidiano. Los resultados señalaron que el indicador de tensión-ansiedad es el que afecta principalmente a la generalidad de la muestra estudiada.

4.4.1 Accidentes de tráfico.

Desde que se invento el automovil y aparecio en el mercado ha ido perfeccionandose sin cesar, por el lado de rendimiento: comodidad, velocidad, asi como han tratado de que sea más seguro, sin embargo el democratizarlo han hecho que el transporte colectivo sea inseguro y cobre un gran numero de victimas. Los accidentes de trafico ocupan el primer lugar en la lista general de accidentes.

En los paises industrializados, los accidentes de trafico son la principal causa de defuncion entre la gente joven de 15 a 30 años.

Los accidentes de trafico se ven como un precio que hay

que pagar por la necesidad de uso de transporte para desplazarse con facilidad. Como estos son un hecho cotidiano y aislado no se da la importancia que tiene ni se implementan medidas y programas para la prevención de accidentes.

Segun datos estadisticos de la Organizacion Mundial de la Salud (OMS), cada año; por lo menos 3.5 millones de personas mueren anualmente en todo el mundo a consecuencia de lesiones causadas por accidentes y actos de violencia.

Un numero similar de personas quedan discapacitadas totalmente y un numero 10 veces mayor quedan parcialmente discapacitadas debido a la perdida de algun miembro del cuerpo o de la vista.

Los accidentes de tráfico constituyen la causa mas frecuente en mortalidad en los niños entre 1 y 14 años y en muchos paises son la principal causa de mortalidad entre los 5 y 44 años. En los últimos años estas cifras han aumentado.

Los factores principales que causan estos problemas son entre otros : conducción bajo efectos del alcohol, exceso de velocidad, mal estado de las vías de comunicación, deficiencia de los señalamientos, el mal estado en que se encuentran los vehiculos, falta de educación vial de los habitantes, el no usar el cinturón de seguridad y el sobrecupo en el transporte colectivo que como ya hemos mencionado, el problema es de gran magnitud.

Con esta revisión es factible observar que se ha tratado de solucionar las demandas del transporte, que se han realizado investigaciones sobre cómo debe mejorarse o abrirse nuevas rutas. Pero no se ha dirigido la atención hacia la influencia que el transporte tiene sobre las personas en las relaciones interpersonales, a la salud.

En este sentido, se orienta la presente investigación, bajo el supuesto de que la utilización del transporte colectivo provoca ansiedad al trasladarse los empleados a su centro de trabajo.

CAPITULO V.

METODOLOGIA

En la Ciudad de Mexico donde se realizan mas de 14 millones de viajes-persona-dia, y donde el trabajo es una actividad que ocupa la mayor parte de la vida del hombre, es importante que el trabajador cuente con los recursos que le permita desempeñarse en su trabajo, transportarse y consecuentemente tener calidad de vida.

Si esto no ocurre así, la disposicion ante el trabajo se ve alterada, aunado a ello, se topa con la carencia e insuficiencia de transporte, lo cual le puede producir un desajuste en su personalidad, que se traduce en ansiedad.

El objetivo al realizar esta investigacion fue determinar si existen diferencias significativas en la ansiedad (rasgo-estado) de los trabajadores del ramo de la construccion que utilizan el transporte colectivo con respecto a los que no lo utilizan para dirigirse a su centro de trabajo.

5.1 Planteamiento del problema:

¿Existen diferencias significativas en la ansiedad rasgo-estado en los trabajadores de una empresa del ramo de la construccion que utilizan el transporte colectivo (*) para dirigirse a su centro de trabajo con respecto a los que no lo utilizan?

(*) transporte colectivo (taxis colectivos "microbus o pesera", autobus, ruta-100, metro)

5.2 Objetivo General.

Determinar la ansiedad rasgo - estado que existe entre trabajadores del ramo de la construcción que utilizan el transporte colectivo para dirigirse hacia su centro de trabajo con respecto a los que no lo emplean.

5.3 Objetivos específicos.

Identificar la ansiedad rasgo - estado de los trabajadores de una empresa del ramo de la construcción que utilizan el transporte colectivo, para dirigirse a su centro de trabajo.

- Identificar la ansiedad rasgo - estado de los trabajadores de una empresa del ramo de la construcción que no utilizan el transporte colectivo para dirigirse a su centro de trabajo.

- Establecer si existen diferencias en la ansiedad rasgo - estado entre los que utilizan el transporte colectivo para dirigirse hacia su centro de trabajo con respecto a los que no lo emplean.

Se llevó a cabo una comparación entre el grupo de trabajadores que utilizan el transporte colectivo para dirigirse a su centro de trabajo con el grupo que no lo emplea y determinar las diferencias.

5.4 Hipótesis

1.- Hi Existen diferencias significativas en la ansiedad rasgo- estado de los trabajadores de una empresa del ramo de la construcción que utilizan el transporte colectivo con respecto a los trabajadores que no lo utilizan.

Ho No existen diferencias significativas en la ansiedad rasgo estado de los trabajadores de una empresa del ramo de la construcción que utilizan el transporte colectivo con respecto a los trabajadores que no lo utilizan.

Hipótesis alterna :

2.- Hi Existen diferencias significativas en la ansiedad estado de los trabajadores de una empresa del ramo de la construcción que utilizan el transporte colectivo con respecto a los que no lo utilizan.

Ho No existen diferencias significativas en la ansiedad estado de los trabajadores de una empresa del ramo de la construcción que utilizan el transporte colectivo con respecto a los que no lo utilizan.

3.- Hi Existen diferencias significativas en la ansiedad rasgo de los trabajadores de una empresa del ramo de la construcción que utilizan el transporte colectivo con respecto a los que no lo utilizan.

Ho No existen diferencias significativas en la ansiedad rasgo de los trabajadores de una empresa del ramo de la construcción que utilizan el transporte colectivo con respecto a los que no lo utilizan.

4.- Hi Los trabajadores de una empresa del ramo de la construcción que utilizan el transporte colectivo para dirigirse a su centro de trabajo presentan mayor ansiedad-estado con respecto a los trabajadores que no lo utilizan.

Ho Los trabajadores de una empresa del ramo de la construcción que utilizan el transporte colectivo para dirigirse a su centro de trabajo presentan menor ansiedad-estado con respecto a los trabajadores que no lo utilizan.

5.- Hi Los trabajadores de una empresa del ramo de la construcción que utilizan el transporte colectivo para dirigirse a su centro de trabajo presentan mayor ansiedad-rasgo con respecto a los trabajadores que no lo utilizan.

Ho Los trabajadores de una empresa del ramo de la construcción que utilizan el transporte colectivo para dirigirse a su centro de trabajo presentan menor ansiedad-rasgo con respecto a los trabajadores que no lo utilizan.

5.5 Variables.

- Variable independiente : Los trabajadores de una empresa del ramo de la construcción de ambos sexos, que utilizan y no utilizan el transporte colectivo.

Esta variable es pasiva debido a que no se manipula, de tipo atributiva, en el entendido de que el sexo, el trabajar en una empresa del ramo de la construcción y la utilización o no del transporte colectivo son características o atributos de la muestra.⁴²

- Variable dependiente : Puntajes obtenidos del "Inventario de Ansiedad: rasgo-estado" (IDARE).

⁴² Roberto Hernández, Metodología de la investigación, p.77

5.6 Definición de Variables.

5.6.1 Definición Conceptual:

Ansiedad Estado AE (SXE):

Condición o estado emocional transitorio del organismo humano, que se caracteriza por sentimientos de tensión y aprensión subjetivos conscientemente percibidos y por un aumento de la actividad del sistema nervioso; ⁴³

Ansiedad Rasgo AE (SXR) :

Se refiere a las diferencias individuales, relativamente estables, en la propensión a la ansiedad, es decir a las diferencias entre las personas en la tendencia a responder a situaciones percibidas como amenazantes. ⁴⁴

Transporte Colectivo:

Forma de movilización que usan los trabajadores de una empresa del ramo de la construcción para dirigirse de su casa a su centro de trabajo.

Trabajador:

Persona que desarrolla una actividad dentro de una empresa.

⁴³ Rogelio Díaz. Inventario de ansiedad rasgo-estado. p.10

⁴⁴ Ibid. p.10

5.6.2 Definición Operacional.

Ansiedad estado-rasgo :

Estara dado en función de los puntajes obtenidos en la aplicación del inventario de ansiedad rasgo - estado (IDARE).

Transporte colectivo:

Estara dado mediante la aplicación de una ficha de identificación, que contiene preguntas de información general y sobre el tipo de transporte que utilizan para trasladarse de su casa a su centro de trabajo.

Trabajadores :

Empleados de una empresa que se dedica a la distribución de materiales para la construcción.

5.7 Tipo de Investigación.

Se utilizo un estudio de tipo correlacional ya que el propósito fue medir el grado de relación que existe entre dos variables.

Es decir, se pretende predecir el valor que tiene un grupo de individuos en una variable, a partir del valor que presenten las variables en relación.

5.7.1 Diseño de Investigación.

El diseño de investigación es NO EXPERIMENTAL, debido a que se estudia el fenómeno tal y como se da en su contexto natural, para después analizarlo. En esta investigación las variables independientes ya han ocurrido y no pueden ser manipuladas al igual que su efecto.

Este diseño de investigación se clasifica como una investigación transversal ya que el propósito es describir variables (en este caso, la ansiedad) y analizar su incidencia e interrelación en un momento dado. Es decir que se recolectan los datos en un solo momento y en un tiempo único. Este a su vez toma parte en los diseños transversales correlacionales/causales, es decir que describen relaciones entre dos o más variables (Hernández, et al., 1994).

5.8 Instrumento.

Para llevar a cabo el presente estudio se eligieron los instrumentos que se describen a continuación, con base a que son los más adecuados para medir los conceptos propuestos en relación a las hipótesis.

A.- Ficha de identificación (anexo I) :

Este instrumento se utilizó para determinar los datos más relevantes del sujeto como : sexo, edad, estado civil, escolaridad, transporte que utilizan para dirigirse a su centro de trabajo.

Se utilizaron las siguientes instrucciones : " a fin de ayudarnos en el analisis de los resultados, le rogamos nos proporcione la siguiente informacion, que sera empleada para fines estadisticos; y nunca de manera individual. Marque con una X en el parentesis respectivo o escriba claramente lo que corresponda." Asi la persona que contesta el cuestionario anota entre las diferentes opciones, la que describe su situacion.

B.-Inventario de Ansiedad Rasgo-Estado (anexo II):

El inventario de ansiedad Rasgo-Estado "IDARE", es la version en español del STAI, está diseñado para medir dos dimensiones diferentes de ansiedad :

- a) la llamada ansiedad rasgo (SXR)
- b) la llamada ansiedad estado (SXE)

Estas dos escalas contienen 20 reactivos cada una. Las instrucciones para contestar son diferentes para cada forma.

En la ansiedad estado se explica lo siguiente:

" Algunas expresiones que la gente usa para describirse aparecen abajo. Lea cada frase y llene el círculo del número que indique cómo se siente ahora mismo, o sea, en este momento. No hay contestaciones buenas o malas. No emplee mucho tiempo en cada frase, pero trate de dar la respuesta que mejor describa sus sentimientos ahora."

Para la segunda escala, ansiedad rasgo (SXR), las instrucciones son :

" Algunas expresiones que la gente usa para describirse aparecen abajo. Lea cada frase y llene el circulo del numero que indique como se siente generalmente. No hay contestaciones buenas o malas. No emplee mucho tiempo en cada frase, pero trate de dar la respuesta que mejor describa como se siente generalmente."

Para contestar cada item de las escalas, sujeto debe llenar cada uno de los circulos que aparecen a la derecha de cada reactivo, del numero que escoja, dentro de cuatro categorias en las diferentes frases de cada escala.

Para	Ansiedad estado	Ansiedad Rasgo
	1.- no en lo absoluto	1.- casi nunca
	2.- un poco	2.- algunas veces
	3.- bastante	3.- frecuentemente
	4.- mucho	4.- casi siempre

Para la calificacion de la prueba se utiliza la pantilla del manual e instrumento.

El IDARE fue diseñado para ser autoadministrable, puede ser aplicado individualmente o en grupo. No tiene limite de tiempo, se puede aplicar a personas de bajo nivel educativo y/o con disturbios emocionales.

Con respecto a la confiabilidad y validez de la prueba la consistencia interna de las dos escalas es bastante buena, ya que para la ansiedad estado, los coeficientes de confiabilidad varían de .83 a .92 y los de ansiedad rasgo de .86 a .92.

La confiabilidad test-retest de la escala ansiedad rasgo es relativamente alta, para la ansiedad estado tiende a ser baja debido a que fue diseñada para reflejar la influencia de los factores situacionales únicos que se presenten en el momento del examen.

Con respecto a la validez de la prueba, la construcción de la misma requirió que los reactivos individuales llenaran los criterios de validez establecidos.

5.9 Tipo de estadística utilizada.

Estadística no paramétrica.

1.- Medidas de tendencia central

media, mediana, moda

2.- Medidas de dispersión

varianza, desviación estándar

3.- Prueba T de students, para grupos no relacionados de

1 cola

5.10 Poblacion y muestra.

El tipo de muestreo de la investigación fue NO PROBABILISTICO, ya que la eleccion de los sujetos no dependió de la probabilidad, sino por el contrario fue una muestra dirigida o de tipo intencional, con sujetos voluntarios a los que se les invitó a que aceptaran a someterse a una prueba "Inventario de Autoevaluación".

Para lo que se solicitó la colaboración de los empleados de una empresa dedicada al ramo de la construcción. En donde el total de la población es de 73 empleados, a los cuales por medio de una pregunta directa (¿Que medios de transporte utilizan para dirigirse de su casa a su centro de trabajo?) se eligieron para formar dos grupos.

La muestra estuvo integrada por 50 sujetos, divididos en dos grupos. El grupo 1 (G1) que requieren del uso del transporte colectivo para trasladarse de su casa a su centro de trabajo y el grupo 2 (G2) sujetos que no requirieren del uso del transporte colectivo para dirigirse de su casa a su centro de trabajo.

- Características de la muestra:

El G1 presentó las siguientes características: Utilizan cualquier tipo de transporte colectivo como medio para trasladarse de su casa a su centro de trabajo. El 80% de sexo

masculino, el 20 % restante de sexo femenino. Con una edad promedio de entre 25 y 29 años. En cuanto a estado civil 52% eran casados, 32% solteros, 8% divorciados, 8% union libre. Con una escolaridad promedio de primaria 64%, preparatoria 20% y un 12% con estudios inconclusos de licenciatura.

En cuanto a los medios de transporte que utilizan se obtuvo lo siguiente:

El 75 % utiliza al mismo tiempo el camion Ruta-100, el metro, el taxi colectivo " pesero " y además camina.

El 25 % utiliza un solo medio de transporte.

El 84 % de la muestra estudiada menciona que el transporte mas utilizado es el taxi colectivo "microbus o pesero", el 4 % ruta-100 y 12% emplea el metro.

Las características del G2 fueron las siguientes:

No utilizan como medio para trasladarse de su casa a su trabajo el transporte colectivo. Algunos emplean auto propio y otros lo hacen caminando. El 75% de los sujetos son de sexo masculino y el 25% de sexo femenino. Con una edad promedio de entre 26 y 29 años. Con respecto a su estado civil, 58% eran casados, 33% solteros, y el 9% divorciados. Con una escolaridad de 42 % estudios de primaria, 29 % secundaria, 25% preparatoria y el 4 % con estudios de licenciatura.

5.11 Procedimiento.

La aplicación del IDARE se realizó al igual que la contestación de la ficha de identificación, bajo las mismas condiciones para ambos grupos.

a) aplicación individual.

b) al llegar a su centro de trabajo.

c) se les dieron las mismas instrucciones aclarando que los resultados obtenidos no tendrían nada que ver con su trabajo, con la finalidad de que la información no se viera afectada.

5.12 Procesamiento de datos.

El inventario de autoevaluación (IDARE) fue calificado con la plantilla incluida en el manual e instructivo, siguiendo las instrucciones para la obtención del puntaje final.

Los datos se procesaron electrónicamente utilizando el paquete Statistical Package For the Social Sciences. SPSS en el área programada para realizar comparación con la prueba T de Students, para obtener los resultados finales los datos fueron verificados y revisados: que cada caso tuviera el número correcto de registros; que éstos estuvieran en el orden debido y que ninguna variable tuviera valores fuera de lo permitido. Por último, se revisaron nuevamente los datos para comprobar la veracidad de la captura.

CAPITULO VI

RESULTADOS

El inventario de autoevaluación proporciona de acuerdo con la dispersión posibles puntuaciones, las cuales varían desde una puntuación mínima de 20 hasta una puntuación máxima de 80 para las escalas de ansiedad rasgo-estado.

Los resultados obtenidos para el total de la muestra en cuanto a la ansiedad estado señalan que la mediana de la población fue de 48 y para ansiedad rasgo la mediana fue de 48.5, por lo que se puede decir que la prueba fue el instrumento requerido para la presente investigación, esto está de acuerdo con la dispersión de los posibles puntajes marcados por el manual e instructivo.

Tomando en cuenta que son dos grupos, se describe a continuación los resultados de acuerdo con cada una de las escalas de ansiedad (rasgo-estado).

Para la escala ansiedad estado del G1 que son los que utilizan el transporte colectivo - obtuvieron una mediana de 47.45 y para el G2 que no utilizan el transporte colectivo se obtuvo una mediana de 44.26. Estas diferencias estadísticas nos muestran que hay diferencias entre los puntajes obtenidos. Mayor puntaje en ansiedad estado del G1 y menor en G2.

En la escala ansiedad rasgo del G1 la mediana obtenida fue de 46.96 y para el G2 fue una mediana de 44.85. En esta escala el G1 presenta un mayor puntaje a diferencia del G2.

De la información obtenida del manual e instructivo del IDARE, anticipa que de manera general, los sujetos que califican alto en ansiedad-rasgo exhibiran elevaciones de ansiedad-estado mas frecuentemente que los sujetos que califican bajo en ansiedad-rasgo ya que los primeros tienden a reaccionar a un mayor numero de situaciones como si fuesen peligrosas o amenazantes.

En cuanto a los datos obtenidos en el total de la muestra se observa lo siguiente:

Para la escala de ansiedad-rasgo:

El rango real iba de 37 a 67, con una media poblacional de 48.58 y la mediana de 48.50, donde se observan diferencias minimas. La desviacion estandar es igual a 6.02 y el rango es de 30. El puntaje mas frecuente fue de 49.

Mientras que para la escala de ansiedad-estado:

El rango real iba de 34 a 73, la media poblacional de 48.70 y la mediana de 48.00, la desviacion estandar es igual a 6.75 y el rango es de 39, aqui el puntaje mas frecuente fue de 48.00.

La diferencias entre puntajes concuerdan con la información mencionada anteriormente en cuanto a que si se califica alto en ansiedad-rasgo habra elevacion en ansiedad-estado.

Para poder determinar si existen diferencias estadísticamente significativas en cuanto ansiedad estado-trasgo entre el G1 que son los que utilizan los medios de transporte y G2 que no lo utilizan, se llevo a cabo lo siguiente : Por medio de la T-test (prueba t) para grupos del paquete Statistics All (Norusis, M. J. 1984), bajo el nivel de significancia de .05.

Para la variable ansiedad estado vs transporte se encontro lo siguiente:

Separative Variance Estimate					
	media	valor t	grados de libertad	2-tail prob.	prob.
G1	50.17				
G2	45.26				
		-2.58	28.90	.015	.0075

La probabilidad de t es estadísticamente significativa por lo que se puede concluir que el transporte si esta relacionado con el aumento de la ansiedad estado del trabajador.

Con respecto a la ansiedad rasgo vs transporte :

Separative Variance Estimate					
	media	valor t	grados de libertad	2-tail prob.	prob.
G1	48.62				
G2	48.46				
		-.08	22.08	.40	.20

Lo cual indica que no es significativo. Se puede decir que el uso del transporte colectivo no se relaciona con la ansiedad rasgo del sujeto, recordamos que esta se refiere a las diferencias individuales y los eventos que el sujeto percibe como amenazantes, por lo que el usar el transporte colectivo no aumenta los rasgos de personalidad ansiosa que ya tiene el individuo.

Estos resultados se reflejan de la siguiente forma en el planteamiento de las hipótesis :

1.- H₁ :

Se acepta la hipótesis debido a que si existen diferencias en las puntuaciones de las escalas de ansiedad rasgo estado de ambos grupos.

ESCALA	G1	G2
rasgo	46.96	44.85
estado	47.45	44.26

Ho :

Se rechaza la hipótesis al existir diferencias en las puntuaciones de las escalas de ansiedad rasgo estado de ambos grupos.

2.- Hi :

se acepta esta hipótesis, puesto que la probabilidad de $t (.0075)$, de la variable ansiedad estado vs transporte es estadísticamente significativa. se concluye que el transporte si está relacionado con el aumento de ansiedad estado del trabajador.

Ho :

se rechaza la hipótesis al obtener una probabilidad de $t (.0075)$ estadísticamente significativa.

3.- Hi :

se rechaza esta hipótesis al obtenerse una probabilidad de $t (.20)$ la cual no es estadísticamente significativa.

Ho :

se acepta la hipótesis al obtenerse una probabilidad de $t (.20)$ la cual no es estadísticamente significativa, es decir que el uso del transporte colectivo no se relaciona con la ansiedad rasgo del sujeto.

Hay que recordar que esta se refiere a las diferencias individuales y los eventos que el sujeto percibe como amenazantes, por lo que usar el transporte colectivo no aumenta los rasgos de personalidad ansiosa que ya tiene el individuo.

4.- H_1 :

se acepta la hipótesis, de acuerdo con los puntajes obtenidos en la mediana de cada grupo ($G_1=47.45$, $G_2=44-26$) estos resultados afirman que hay mayor ansiedad-estado en G_1 que el G_2 .

H_0 :

se rechaza la hipótesis al obtenerse mayor puntaje en G_1 y menor puntaje en G_2 .

5.- H_1 :

se acepta la hipótesis, puesto que los puntajes obtenidos en ansiedad rasgo de acuerdo con la mediana de cada grupo ($G_1=46.96$ y $G_2=44.85$) estos resultados afirman que hay mayor ansiedad rasgo en G_1 y menor en G_2 .

H_0 :

se rechaza la hipótesis al obtenerse mayor puntaje en la mediana de G_1 y menor en G_2 .

Se tomaron otras variables independientes como:

- a) sexo.
- b) estado civil.
- c) escolaridad.

a las cuales también se les aplicó la prueba t para ver si algunas de ellas estaban relacionadas con el aumento de ansiedad. Los resultados estadísticos fueron los siguientes:

a) En cuanto a sexo vs ansiedad estado :

	Separative Variance estimate		
Media	t	Degrees of	2-Tail
	Value	Freedom	Prob.
Mujeres	49.22		
Hombres	48.28		
	.53	39.03	.60

Puntaje final probabilístico fue de : 0.30 estadísticamente no fue significativo, por lo que concluimos que el sexo no está relacionado con el aumento de la ansiedad estado del trabajador.

Los puntajes de sexo vs ansiedad rasgo :

Separative Variance Estimate				
	Media	t Value	Degrees of Freedom	2-tail prob
Mujeres	48.77			
Hombres	48.42			
		.19	40.73	.84

El puntaje final probabilistico fue de: .42 estadisticamente no significativo, es decir que no esta relaciondo con el aumeto de ansiedad rasgo.

b) Con respecto al estado civil vs ansiedad estado, para esta variable se dicotomizo de la siguiente forma A= solteros B=casados

Separative Variance Estimate				
	Media	t Value	Degrees of Freedom	2-tail prob.
A	47.82			
B	49.15			
		-.77	46.90	.44

Probabilidad final de .22 . estadisticamente no significativo
Esta variable no tiene relacion con la ansiedad estado.

Para estado civil vs ansiedad rasgo:

Separative Variance Estimate				
	Media	t Value	Degrees of Freedom	2- tail prob
A	47.47			
B	49.15			
		-1.04	42.71	.30

Puntaje final Probabilistico .15 estadisticamente no significativo. variable no relacionada con el aumento de ansiedad rasgo.

c) La variable escolaridad en cuanto a ansiedad estado se dicotomizó de la siguiente manera: A = enseñanza basica. B = enseñanza media y en adelante.

Separative Variance Estimate				
	Media	t Value	Degrees of Freedom	2-tail prob
A	48.11			
B	49.33			
		-.65	44.14	.52

El puntaje final probabilistico fue de .26. Estadisticamente no significativo. es decir que no se encuentra relacionada con el aumento de ansiedad estado.

Para escolaridad vs ansiedad rasgo :

	Separative Variance Estimate		
	Media	t Value	Degree of Freedom
			2-tail prob
A	50.07		
B	46.95		
		1.92	37.79
			.062

Puntaje final probabilístico de .031. el cual resultado significativo por lo que consideramos hay relación entre el aumento de rasgos ansiosos de personalidad y la escolaridad en la muestra.

CAPITULO VII

DISCUSION Y CONCLUSIONES

Haciendo un analisis de los datos encontrados se puede concluir que la investigacion comprobo en gran parte lo planteado en el problema y en la hipotesis principal. Los resultados son interesantes ya que muestran entre otras cosas que hay relacion entre el transporte y la ansiedad en el trabajador. lo que no se ha considerado de manera formal. Sin asegurar que este sea un factor determinante que sea generador de ansiedad.

Esto es porque es una muestra no representativa del total de trabajadores de las empresas del ramo de la construccion que utiliza transporte colectivo.

Un aspecto importante de la investigacion es que para que el trabajador logre un desenvolvimiento optimo debe tener equilibrio en su estado emocional y evitar en gran parte la ansiedad. Esto para la muestra especificamente, ya que se observa: si hay un aumento de ansiedad estado entre el grupo que utiliza el transporte y el grupo que no lo utiliza, para dirigirse de su casa a su centro de trabajo.

La diferencia entre los grupos de la muestra es minima pero importante pues con esta se pueden seguir otras investigaciones que tomen en cuenta la clasificacion de los medios de transporte.

Es importante resaltar que la ansiedad estado con respecto al transporte fue estadísticamente significativa, no así la ansiedad rasgo. El Dr. Spilberger y Dr. Diaz Guerrero (1975), comentan que si el sujeto tiene una alta puntuación en ansiedad rasgo exhibirá una elevación de la ansiedad estado, mas frecuentemente que los individuos que califican bajo en ansiedad rasgo, debido a que los primeros tienen una tendencia a reaccionar ante un mayor numero de situaciones como si fueran peligrosas o amenazantes; pero en este caso se puede decir que la variable independiente transporte se relaciona con el aumento de la ansiedad estado en los sujetos de la muestra estudiada.

Si la ansiedad estado es creada por cualquier situacion transitoria y traducimos que esta situacion seria el transporte colectivo como factor generador de ansiedad, el razonamiento nos lleva a plantear un estudio mas a fondo para poder generalizar los resultados.

En la bibliografía revisada se afirma que entre otros problemas el del trafico en la Ciudad de Mexico produce trastornos en el comportamiento de los sujetos que lo conduce a un déficit emocional y de comportamiento al llegar a su trabajo o a su casa (por citar un ejemplo), lo que pudiera afectar de alguna manera a la variable estudiada. Puesto que este es un problema común en estos dias.

En el caso de sujetos que usan transporte colectivo y ocupan más de 1.15 hrs para llegar a su centro de trabajo y que se encuentran con tráfico, la percepción de los eventos estará dada por las diferencias individuales, según el estudio sobre este tema que realizó Reading (1985). El tiempo de transportación no tiene relación con la ansiedad en el estudio de Olguin (1989). Por lo que sería interesante retomar estas variables para determinar si el tiempo de transportación determina el aumento de ansiedad.

Con respecto a las variables que se tomaron en consideración como son la escolaridad, el sexo y el estado civil sería conveniente tomarlas en cuenta para detectar si influyen en el aumento de ansiedad rasgo - estado relacionadas con el transporte.

En cuanto a la escolaridad se observa que se encuentra estadísticamente relacionada con la escala de ansiedad rasgo. Para fines de medición se agrupó en dos categorías (básica y media), no se tomaron en cuenta más intervalos lo que podría ser una limitante en los resultados.

Se sugiere que para posteriores investigaciones se tome esta variable, con una medición intervalar, para saber si son causa de que se presente o aumente la ansiedad estado del sujeto.

Por otra parte aunque las variables sexo y estado civil estadísticamente no tuvieron relación con la ansiedad en la muestra, no se puede generalizar este resultado teniendo presente que no es representativa del total de la población de trabajadores de empresas dedicadas al ramo de la construcción que utilizan los medios de transporte, por lo que sería interesante utilizar otras muestras para determinar si los resultados que se obtuvieron coinciden con los aquí presentados.

Es de considerarse, dado que la ansiedad es una respuesta interna provocada por un factor externo (en este caso el transporte colectivo), que posiblemente la distancia sea un factor que influya en el aumento de la ansiedad. La organización puede tener cierto control al tomar en cuenta el lugar de residencia del trabajador con respecto a la ubicación del centro de trabajo, estableciendo una labor preventiva que implique la utilización de técnicas para reducir la ansiedad.

Por último hacemos referencia a que los datos obtenidos pueden ser de utilidad para enfatizar la importancia que tiene el transporte como factor de ansiedad y su relación con una mayor ansiedad, ya que provoca diversos efectos negativos en el trabajador y en consecuencia en el desempeño de su labor y calidad de vida.

Los resultados que se obtuvieron dan la pauta para futuras investigaciones por lo que sería interesante conocer qué medio de transporte es el que causa mayor ansiedad, ya que la presente investigación incluyó a todos sin hacer diferencias. Cabría hacer un análisis diferenciado de cada uno de ellos para poder precisar, de acuerdo al transporte, el aumento de ansiedad.

De igual forma realizar un estudio observacional en cuanto a la conducta de los usuarios dentro de los diferentes transportes, rutas, líneas etc. Esto es por lo siguiente, por ejemplo en el caso del metro, dependiendo de la línea varía el estrato social de gente que la utiliza, además de que hay diferencias muy marcadas en cuanto a la estructura de la estación dependiendo de la zona.

Por otra parte, la empresa debe considerar la repercusión que tiene el aumento de ansiedad provocada por el uso de transporte y que pudiese repercutir en la productividad. Para que haya un beneficio trabajador - empresa, tendrán que tomar alguna medida preventiva antes de que se convierta en un grave problema, tomando en cuenta la rápida urbanización.

Otros puntos de interés a investigar son : el impacto que puede tener los accidentes de tráfico, las rifas, los robos, las agresiones; con el estado emocional del trabajador y si esto tiene relación con la ansiedad.

En la investigación se revisaron estadísticas donde se informa que hay un alto índice de accidentes en el transporte colectivo (principalmente en los peseros) que no fueron tomadas a fondo por no ser del interés de esta investigación.

La creación de un organismo de planificación metropolitana de transporte que agrupe al Distrito Federal y municipios conurbados del Estado de México, ayudaría en gran medida a minimizar muchos problemas, que se unifiquen criterios en cuanto a rutas, horarios, costos, para que estos últimos no impacten el salario del trabajador, que llegue con más facilidad y menor incomodidad a su centro de trabajo.

Con una publicación y difusión del transporte, así como el establecimiento de una normatividad más estricta sobre el uso de transporte público que incluya entre otros aspectos, los tiempos de bajadas y subidas, trato entre prestador y usuario, filas para abordar y cuidado del equipo de transporte, aumentaría el nivel del servicio, que daría como resultado una baja en los niveles de ansiedad del trabajador.

En la Ciudad de México ningún servicio urbano público o privado se instala voluntariamente, todo se tiene que pedir, negociar y renegociar; y aunque después de largos procesos se asegura la participación de la dependencia encargada de prestar el servicio. En la mayoría de los casos el trabajo de particulares no acaba, antes bien, comienza la etapa de las

aportaciones, cuotas y mano de obra entre otras. Esta forma de prestar los servicios, para el gobierno de la Ciudad le resulta muy eficiente y barato, ya que son los propietarios de las unidades los que tienen que resolver los problemas tanto de demanda como de servicio.

Para finalizar se hace hincapié en que el ser humano interactúa en diversas esferas y que éstas intervienen en el estado emocional del trabajador, y que las relaciones ante la ansiedad están determinadas en mayor medida por las diferencias individuales.

BIBLIOGRAFIA

- ABBAGNANO, Nicola. (1974). Diccionario de filosofia. 2a. ed. Ed. Fondo de Cultura Economica. Mexico.
- ALVAREZ- GAYOU JURGENSON, Juan Luis. (1986). Sexoterapia integral. Ed. Manual Moderno. Mexico
- ANZUELA PEREZ, E. y Chelala Cesar A. Violencias, accidentes y traumatismos en la region de las Americas: Ellos son responsables. Salud Mundial, Abril 1993. No.4. p. 18. Ginebra.
- ARIAS GALICIA, Fernando. (1979). Administracion de recursos humanos. Ed. Trillas. Mexico.
- BASURTO, Jorge. (1975). El proletariado industrial en Mexico (1850-1930). UNAM. Mexico.
- BENITEZ ZENTENO, R. y Morelos Jose B. (1988). Grandes problemas de la Ciudad de Mexico. Ed. Plaza y Valdez. Mexico.
- BARRIGUETE Alejandro. "Entropia y emociones". Cronopio. periodismo cultural. julio 1994. No. 3. Cronos. Mexico.
- BRERA, Giuseppe R. First applications of a new protective - semantic test. Various considerations on standazation in a sample of adolescents. Minerva- Psichiatr. Jan-March. pp.57-65. Italy.
- CUE CANOVAS, Agustin. (1974). Historia social y economica de Mexico (1521-1854). Ed. Trillas. Mexico.
- DEBRAY - RITZE R. Pierre. (1986). La psicologia del niño de la a a la z. Ed. Mensajero, (ideas, obras y hombres). Madrid.
- DIAZ GUERRERO, Rogelio y Spielberger, C.D., (1975). Idare inventario de ansiedad: rasgo-estado, Ira parte. Manual e Instructivo. Ed. Manual Moderno. Mexico.
- ENDLER, Nicholas (1991). Muntidimensionality of state and trait anxiety; factor structure of the Endler Multidimensional Anxiety Scales. Persons. Society. Psychology, Jun 1993. pp 919-26. United States.
- FREUD, Sigmund. (1926). Inhibicion, sintoma y angustia. Ed. Amorrortu. (obras completas). XX. Buenos Aires.
- FREUD, Sigmund. (1932). Nuevas conferencias de introduccion al psicoanalisis. Ed. Amorrortu. (obras completas) XXII. Buenos Aires

- FRIEDMANN PIERRE, Naville Georges. (1978). Tratado de sociología del trabajo. Ed. fondo de Cultura Económica. Vol 1 y 2. Mexico.
- FUENTES, Manuel. (1994). La imposición laboral que nos viene desde el norte. Ed. Comisión Nacional de los Derechos Humanos. Mexico.
- GAMIZ PONCE, Hector Ramon. (1985). Alternativas de transporte para el área metropolitana de la Ciudad de Mexico. Tesis UNAM. Mexico.
- GHISELLI EDWIRY BROWN, Clarecew. (1979). Psicología industrial. su aplicación al personal de empresas. Ed. Trillas. Mexico.
- GONZALEZ BLACKALLER, Ciro E. y Guevara Ramirez, Luis. (1971). Síntesis en la Historia de Mexico. Ed. Herrero. Mexico.
- GONZALEZ NUNEZ, Jose de Jesus. (1988) Los afectos su expresión masculina. Ed. IIPCS. Mexico.
- GOT, Claude. (1993) Una libertad demasiado cara. Salud Mundial, enero-febrero, pp 33-38 .Mexico.
- HERNANDEZ, Sampieri, Fernandez Carlos, Baptista Pilar. (1994) Metodología de la investigación, Ed. McGraw-Hill, Mexico.
- HERERA Roberto. (1985), Antología de la filosofía de la ciencia, UAM, México
- HORNEY, Karen. (1993). La personalidad neurotica de nuestro tiempo. Ed. Paidós. México.
- KERLINGER. J. (1991) Investigación del comportamiento. Ed. McGraw-Hill. México.
- LARROYO, Francisco (1973), Historia comparada de la educación en México. Ed. Porrúa. México.
- LIPP, M. DICK W., Daublander M., Bertram M (1991), Different information patterns and their influence on patient anxiety prior to dental local anesthesia Dtsch Z. Mund Kiefer Gesichtschir. Nov-Dec, pp. 449-57 German.
- LITTMAN, A.B. (1993), Prevention of disability due to cardiovascular diseases. Heart- Dis-Stroke July-Aug. pp. 274-7 England.

- MANZUR SODA, Rebeca y Sanchez Sanchez Felipe. (1981). Alteraciones emocionales y tráfico de vehiculos en zonas urbanas. Tesis UNAM. Mexico.
- MARTI TUSQUETS, J.L. y Murcia Grau M.J., (1988). Enfermedad mental y entorno urbano, metodologia e investigacion. Ed. Anthoropos. España.
- NAJERA, Humberto. (1986). Desarrollo de la metapsicologia en la obra de Freud. Conflictos y ansiedades. Ed. Horme. (brevario psicoanalitico). Buenos Aires
- NAVARRO, Bernardo. (1988). El traslado masivo de la fuerza de trabajo en la Ciudad de Mexico Ed. Plaza y Valdez. Mexico.
- NEGRETE, Maria Eugenia, Graizbord Boris, Ruiz Crescencio. (1993). Poblacion, espacio y medio ambiente en la zona metropolitana de la Ciudad de Mexico. Ed. Colegio de Mexico. Mexico.
- NEFFA, Julio Cesar. (1982). Proceso de trabajo division del trabajo y nuevas formas de organizacion del trabajo. Ed. STPS. INET. Mexico.
- NEFF WALTER, Scott, (1972) El trabajo, el hombre y la sociedad, Ed. Paidos. Buenos Aires.
- NORMAN, L.G., (1993). Los accidentes de tráfico, epidemiologia y prevencion. Salud Mundial. OMS. Ginebra.
- NORUSIS, M.J. (1984) SPSS/PC for the IBM PC/XT. Chicago Illinois. SPSS. Inc.
- OLGUIN BECERRIL, Aneyantzín. (1989). El trabajador mexicano: su interelacion entre trabajo, integracion, familiar, transportacion y ansiedad. Tesis UNAM. Mexico.
- PUENTE, Sergio y Legorreta Jorge. (1988). Medio ambiente y calidad de vida. Ed. Plaza y Valdes. Mexico.
- QUINODOZ, Jean-Michel. (1991) La soledad domesticada. Ed. Amorrortu. Buenos Aires.
- RAVAGNAN, Luz Maria. (1981). El origen de la angustia. Universitaria. pp.21-33 Buenos Aires.
- READING, Lan. (1985). Vecinos distante, un retrato de los mexicanos. Ed. Joaquin Mortiz. Buenos Aires.

- Road Traffic accidents in developing Contries. (1984).
Report of Who meeting, World Health Organization
Technical report series 703. World Health Organization
Geneva.
- ROMERO, Hector M. (1987). Historia del transporte en la Ciudad
de Mexico. Ed. SGDS. Mexico.
- SACO, Jose Antonio. (1974). Historia de la esclavitud. Ed.
Jaguar. Mexico.
- SOSA CASTELLANOS, Josue. (1976). Sintesis de psicologia
general. 4a. ed. Ed. Porrúa. México.
- SPIELBERGER, Charles D. (1976) Emotions and Anxiety. New
concepts, methods and applications Hillsdale, New
Jersey, Lea Lawrenc.
- STANLEY, Udoy, (1970). El trabajo en las sociedades
tradicional y moderna. Ed. Amorrortu. Buenos Aires.
- TORRES VIVANCO, Juan. (1983). Historia de las estructuras
economicas desde la época primitiva al feudalismo.
Apuntes Tesis UNAM. Mexico.
- TRUEBA, Jose. (1985). Hacia una sociologia del trabajo.
Ed. Edical. México.
- VALLECO RUILOBA, J. y Gastò Ferrer, C. (1990). Transtornos
afectivos: ansiedad y depresión. Ed. Salvat.
Barcelona.
- VVAA.. (1983). Diccionario de las ciencias de la educación.
Ed. Santillana. Vol. 1. Madrid.

ANEXO I
FICHA DE IDENTIFICACION

FICHA DE IDENTIFICACION.

Nombre: _____ Edad _____ años.

-Sexo : (M) (F)

-Estado civil : () soltero
() casado
() divorciado
() viudo
() union libre.

-Escolaridad:

1.-primaria () terminada. () incompleta

2.-secundaria () terminada. () incompleta

3.-Preparatoria () terminada. () incompleta

4.-Bachillerato o carrera corta
() terminada. () incompleta

5.-Licenciatura () terminada. () incompleta

6.-Otros Especifique _____

-¿Que tipo de transporte colectivo utiliza?
Marque con una X los que generalmente utiliza:

- 1.- () metro
- 2.- () ruta-100
- 3.- () taxi
- 4.- () taxi colectivo (pesero o microbus)
- 5.- () auto propio
- 6.- () lo llevan
- 7.- () ninguno de los anteriores. especifique _____

ANEXO II

IDARE

SXE

IDARE

Inventario de Autoevaluación

C.D. Spielberger, A. Martínez-Urrutia, F. González-Reigosa, L.

Natalicio y R. Díaz Guerrero

Nombre _____ Fecha _____

Instrucciones : Algunas expresiones que la gente usa para describirse aparecen abajo. Lea cada frase y llene el círculo del número que indique cómo se siente ahora mismo, o sea, en este momento. No hay contestaciones buenas o malas. No emplee mucho tiempo en cada frase, pero trate de dar la respuesta que mejor describa sus sentimientos ahora.

	NO	U	B
	EN	N	A
	LO	T	M
	AB	P	A
	SO	O	N
	LU	C	T
	TO	O	E

- | | | | | |
|--|---|---|---|---|
| 1. Me siento calmado | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 2. Me siento seguro | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 3. Estoy tenso | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 4. Estoy contrariado | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 5. Estoy a gusto | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 6. Me siento alterado | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 7. Estoy preocupado actualmente por algún posible contratiempo | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 8. Me siento descansado | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 9. Me siento ansioso | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 10. Me siento cómodo | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 11. Me siento con confianza en mí mismo | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 12. Me siento nervioso | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 13. Me siento agitado | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 14. Me siento "a punto de explotar". | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 15. Me siento reposado | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 16. Me siento satisfecho | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 17. Estoy preocupado | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 18. Me siento muy excitado y aturdido | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 19. Me siento alegre | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 20. Me siento bien | 1 | 2 | 3 | 4 |

SXR

IDARE

Inventario de Autoevaluación

Instrucciones: Algunas expresiones que la gente usa para describirse aparecen abajo. Lea cada frase y llene el círculo del número que indique cómo se siente generalmente. No hay contestaciones buenas o malas. No emplee mucho tiempo en cada frase, pero trate de dar la respuesta que mejor describa cómo se siente generalmente.

A L G C
R E C
U E S
N E I
S T I
V U S
E E M
N E P
C E T R
A S E E

- 21. Me siento bien 1 2 3 4
- 22. Me canso rápidamente 1 2 3 4
- 23. Siento ganas de llorar 1 2 3 4
- 24. Quisiera ser tan feliz como otros parecen serlo 1 2 3 4
- 25. Pierdo oportunidades por no poder decidirme rápidamente 1 2 3 4
- 26. Me siento descansado 1 2 3 4
- 27. Soy una persona "tranquila, serena y sosegada" 1 2 3 4
- 28. Siento que las dificultades se me amontonan al punto de no poder superarlas 1 2 3 4
- 29. Me preocupo demasiado por cosas sin importancia 1 2 3 4
- 30. Soy feliz 1 2 3 4
- 31. Tomo las cosas muy a pecho 1 2 3 4
- 32. Me falta confianza en mí mismo 1 2 3 4
- 33. Me siento seguro 1 2 3 4
- 34. Trato de sacarle el cuerpo a las crisis y dificultades 1 2 3 4
- 35. Me siento melancólico 1 2 3 4
- 36. Me siento satisfecho 1 2 3 4
- 37. Algunas ideas poco importantes pasan por mi mente y me molestan 1 2 3 4
- 38. Me afectan tanto los desengaños que no me los puedo quitar de la cabeza 1 2 3 4
- 39. Soy una persona estable 1 2 3 4
- 40. Cuando pienso en los asuntos que tengo entre manos me pongo tenso y alterado 1 2 3 4