



---

---

**Universidad Nacional Autónoma de México  
PROGRAMA ÚNICO DE ESPECIALIZACIONES EN PSICOLOGÍA**

**IMPACTOS DE LOS TRASLADOS CASA-TRABAJO-CASA EN LA  
SALUD DE LOS TRABAJADORES**

**TESIS**

**QUE PARA OBTENER EL GRADO DE  
ESPECIALISTA EN SALUD ORGANIZACIONAL Y DEL TRABAJO**

**PRESENTA:**

**IXCHEL TORRES LÓPEZ**

**DIRECTOR: DR. ALFREDO GUERRERO TAPIA**

**COMITÉ:**

**MTRA. LUCÍA MARTÍNEZ FLORES  
Facultad de Psicología**

**DRA. ELOÍSA RODRÍGUEZ MARTÍNEZ  
Facultad de Estudios Superiores Zaragoza**

**DR. CARLOS AUGUSTO ALBURQUERQUE PEÓN  
Facultad de Psicología**

**MTRA. TERESA GUTIÉRREZ ALANÍS  
Facultad de Psicología**

**CIUDAD DE MÉXICO**

**DICIEMBRE, 2021**



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.



## *AGRADECIMIENTOS*

**Agradezco especial y principalmente a Delfina López Rico, mi madre, por tu amor, apoyo incondicional, tenacidad y cuidado para que yo pueda lograr mis metas. Tu historia es fuente de inspiración y ejemplo de fortaleza. Tú eres la principal causa de la culminación de este trabajo.**

**A Gabriela, mi gran amiga, por ser parte de mis alegrías y por influir tan positivamente en mí.**

**A Alejandro, por decirme que tengo madera para cosas grandes y por inspirarme a ser mejor persona.**

**A mis amigos y amigas que me infundieron cariño y seguridad para alcanzar esta estrella, la primera de muchas: Christian, Daniel, Fabián.**

**Agradezco también a Bernardo, Monserrat, Enrique, Israel, Miguel y Julio que amablemente me brindaron parte de su tiempo para conocer sus experiencias, sin ellos este trabajo no habría sido posible.**

**Por último, doy gracias al profesorado que me acompañó en mi desarrollo académico, en especial al Dr. Alfredo Guerrero Tapia, por guiarme y darme ánimos siempre.**





## Índice

|   |            |
|---|------------|
| <b>Resumen</b>  |            |
| <b>Introducción</b>   |            |
| <b>1. Movilidad urbana</b>  |            |
| 1.1 Antecedentes.....   | 9          |
| 1.2 Movilidad.....  | 10         |
| 1.3 Legislación sobre riesgos de traslados casa trabajo casa.....                                   | 15         |
| 1.4 Situación actual de los sistemas de transporte.....   | 17         |
| <b>2. Antecedentes del estudio de los traslados casa trabajo casa y su impacto en la salud</b>      |            |
| 2.1 Impactos en la salud física.....  | 21         |
| 2.2 Impactos en la salud psicológica.....   | 23         |
| <b>3. Acercamiento teórico al estudio de la subjetividad y los traslados casa trabajo casa.....</b> | <b>26</b>  |
| <b>4. Método.....</b>   | <b>33</b>  |
| 4.1 Pregunta de investigación.....  | 33         |
| 4.2 Objetivos.....  | 33         |
| 4.3 Participantes.....  | 33         |
| 4.4 Instrumento.....  | 35         |
| 4.5 Escenario.....  | 35         |
| 4.6 Procedimiento.....  | 36         |
| <b>5. Resultados y análisis de resultados.....</b>  | <b>41</b>  |
| <b>Discusión.....</b>   | <b>100</b> |
| <b>Conclusiones.....</b>  | <b>113</b> |
| <b>Referencias.....</b>   | <b>117</b> |
| <b>Anexos.....</b>  | <b>123</b> |

---





## Resumen

Actualmente la gran mayoría de la población nacional habita en centros urbanos. México tiene 59 zonas metropolitanas las cuales concentran a 81.2 millones de habitantes que representan el 72.3 por ciento del total nacional (Molinero, 2014). Ante el crecimiento desmedido de las manchas urbanas y al duplicarse la población en los últimos treinta años, se ha incrementado la cantidad vehículo – kilómetro necesarios para movilizar a la población a los lugares de realización de sus actividades productivas, de estudio y recreación. En promedio, los trabajadores destinan de una a tres horas para desplazarse a sus centros de trabajo y hasta el 30% de sus ingresos para el pago de pasajes. Esta situación ha mermado la calidad de vida y la salud de los habitantes. Ante este panorama, la presente investigación tuvo como objetivo interpretar las vivencias subjetivas y los impactos en la salud física y psicológica de los traslados casa – trabajo – casa en los trabajadores. Participaron seis trabajadores de la Ciudad de México, que vivieran lejos y cerca de sus centros laborales. Acorde al análisis de los relatos y al contenido de las entrevistas, se determinó que los trayectos son una y muchas vivencias e impactan de diferentes maneras la salud de los trabajadores, pues cada viajero significa y posee sus propias estrategias para hacer frente a sus travesías diarias por una ciudad caótica y agobiante.

*Palabras clave:* traslados casa-trabajo-casa, movilidad, transporte público, subjetividad, salud física y psicológica.

## Summary

At the present moment, the vast majority of the national population inhabits in city centers. Mexico has 59 metropolitan areas concentrating 82.1 inhabitants that represent the 72.3 per cent of the national total (Molinero 2014). In light of the uncontrolled growth of urban population and in doubling in the last thirty years the amount of vehicle - kilometers has increased in need of mobilizing people to places where they perform their productive study and recreational activities. In average, workers destine from one to three hours to commuting to their places of work and



up to 30 per cent of the incomes to public transportation. This situation has decreased the health and quality life of this population. In the face of this picture, the present research has the objective of interpreting their subjective experiences and the impact on worker's physical and psychological health regarding the commute home-work-home. There was the participation of six people from Mexico City who lived near and far from their laboral places. According to the analysis of the account and content of the interviews, it was determined that commuting is one of the different ways to impact workers health. For every passenger has its own strategies to face the daily journey though a chaotic and overwhelming city.

*Key words:* commute home-work-home, mobilizing, public transportation, subjectivity, physical and psychological health.



## Introducción

Cada día las personas invierten aproximadamente un tercio o más del día en el desempeño de su trabajo (incluyendo el tiempo que emplean para prepararse y en los desplazamientos), lo cual hace del trabajo la actividad humana más relevante, actividades como dormir o descansar poseen un carácter reparador, de preparación precisamente para el desarrollo de otras actividades. El marco temporal del trabajo regula la vida de las personas: les dice en qué momento levantarse, a qué hora comen, cuánto tiempo y cuándo podrán relacionarse con sus familias y amigos o a desarrollar actividades de ocio y recreación, es decir, el trabajo es el organizador de la vida cotidiana y la vida en general; también es el organizador de la vida social en los espacios donde se reproduce.

Por otra parte, la precariedad laboral actual favorece la pérdida de los derechos fundamentales de los trabajadores (ausencia de un contrato laboral, prestaciones, bajos salarios, entre otros), lo que ha conllevado que las personas tengan que hacer esfuerzos más notables para obtener un ingreso digno y mejores condiciones laborales. Sin embargo, trabajar más horas por semana o más lejos del hogar no aumenta el salario, sino el trabajo. El esfuerzo no mejora el estilo de vida, sino conduce al daño en la salud, obteniendo como resultado una vida estresante y desatendida.

A pesar de que la Norma Oficial Mexicana 035 2018 “Factores de riesgo psicosocial en el trabajo: identificación, análisis y prevención” establece los elementos para identificar, analizar y prevenir los factores de riesgo psicosocial, así como para promover un entorno organizacional favorable en los centros de trabajo, su cobertura sigue siendo limitada pues se restringe a las condiciones de riesgo existentes dentro de la organización (condiciones peligrosas e inseguras, cargas de trabajo excesivas, falta de control sobre el trabajo, jornadas de trabajo extensas, conflicto trabajo – familia y relaciones negativas en el trabajo) y deja fuera a las condiciones “externas” (como los traslados casa-trabajo-casa) que

deben hacer frente los trabajadores para acudir a trabajar. Dichas condiciones externas han sido poco estudiadas, en parte, por subestimar la importancia que tienen en la salud y bienestar de los trabajadores. No obstante, los trayectos casa-trabajo-casa han demostrado ejercer un efecto sumativo que se añaden al desgaste que la actividad laboral en sí misma provoca.

La jornada laboral no empieza cuando las personas llegan al lugar de trabajo e inician la realización de sus tareas, sino que inicia desde que las personas se levantan y se preparan para salir de sus hogares rumbo al trabajo. Lo mismo ocurre al regreso: la jornada laboral no se termina cuando se sale de la empresa, sino que las personas deben emprender el camino de regreso a casa (en condiciones igual o más precarias que sus centros de trabajo). Al final del día las personas presentan agotamiento físico, emocional y mental, sin otro deseo que el de descansar, pues están desmotivadas para realizar cualquier otra actividad debido al cansancio. Todo lo cual acarrea importantes consecuencias dentro de la vida familiar, lo cual, a su vez, va a repercutir en el espacio laboral. Es un círculo vicioso.

Según datos de la Agencia de Promoción de Inversiones y Desarrollo para la Ciudad de México (ProCDMX), trabajar en la Ciudad de México significa perder alrededor de cuatro horas en el transporte público debido a la sobresaturación de los medios de transporte, las fallas mecánicas, afectaciones debidas al clima, la falta de mantenimiento, etcétera. En concordancia, la Encuesta Nacional de Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (INEGI, 2017) revela que cerca de 37% de los ciudadanos encuestados viaja por media hora; 38%, entre 31 minutos y dos horas, y poco más de 5% emplean más de dos horas.

Lo anterior, es una consecuencia de la ausencia de empleos bien remunerados, a pesar de que los ciudadanos desearían no recorrer largas distancias para ir a trabajar, se ven en la necesidad de hacerlo pues buscan mejores salarios y condiciones de trabajo para mejorar su calidad de vida y la de sus familias. Según datos de una encuesta realizada por *Vivanuncios.com*, portal



inmobiliario de eBay, el 85% de los mexicanos ha considerado cambiarse de domicilio a causa de que su trabajo está lejos de su hogar; el 15% considera cambiar de domicilio por el transporte público insuficiente en su localidad; 13% lo haría por comodidad. Sin embargo, un gran segmento de la población no posee los medios económicos necesarios para hacer ese cambio, la encuesta revela que 55% de los mexicanos no tiene dinero suficiente para comprar un inmueble (casa o departamento); 25% ya cuenta con casa propia; 10% renta una vivienda, 8% invertiría en un negocio y 2% no especificó.

Ante este panorama, existe un vacío en la investigación sobre las manifestaciones subjetivas del desgaste psicoemocional y físico derivado de los traslados casa-trabajo-casa, por lo cual, la presente investigación tuvo como objetivo principal conocer cómo las personas vivencian subjetivamente los traslados a sus centros de trabajo y de regreso a su casa así como los impactos en la salud física y psicológica de dichos traslados. Para ello, el presente trabajo se estructura en tres capítulos.

En el capítulo uno se presenta un breve recuento histórico sobre los desplazamientos en las ciudades, así como el concepto de movilidad y los propósitos de los viajes por la ciudad; además, se describe la legislación en materia de accidentes de trayecto, por último, se analiza la situación actual de los sistemas de transporte en las ciudades.

Por su parte, en el capítulo dos se describen los impactos en la salud física y psicológica de las personas que se trasladan. De acuerdo con la revisión de la literatura, en la salud física se evidencian impactos relacionados con estrés, alteraciones del sueño, fatiga, dolor físico por el mal diseño del transporte, afecciones por la exposición al ruido del tráfico, entre otras. En cuanto a la salud psicológica, los impactos abarcan la vivencia de incertidumbre, violencia en el transporte, conflictos en la vida familiar, alteraciones del estado de ánimo, entre otras.

Finalmente, en el capítulo tres se presenta una aproximación teórica al estudio de las vivencias subjetivas de los trabajadores en relación con sus

trayectos, así como la propuesta de Matrajt (1994) sobre la importancia para la Salud Ocupacional del estudio de la subjetividad y el psiquismo de los trabajadores y también se describen las diversas posturas teóricas desde las que se ha abordado su estudio.

Posteriormente, se describen los resultados del análisis de contenido de los datos obtenidos en las entrevistas.



## Capítulo 1. Movilidad urbana

*“Todos tenemos nuestra casa, que es el hogar privado; y la ciudad, que es el hogar público”.*

Enrique Tierno Galván

En el presente capítulo se examina brevemente la evolución histórica de los desplazamientos en las ciudades, el concepto de movilidad, así como los propósitos de los viajes por la ciudad. Por último, se describe la legislación en materia de accidentes de trayecto y la situación actual de los sistemas de transporte en las ciudades.

### 1.1 Antecedentes

De acuerdo con la descripción histórica elaborada por García, Castellanos y Rosas (2013), los desplazamientos en la Ciudad de México han cambiado según las transformaciones de la urbe y las tecnologías del transporte y las comunicaciones. En 1900 la capital ocupaba 9.1 kilómetros cuadrados y aún podía ser recorrida en caballos, carretas, carruajes particulares y en gran medida, a pie.

A inicios del siglo XX aparecieron los tranvías y en 1917 los camiones de pasajeros, los cuales transportaban productos agrícolas y manufacturas. A partir de la década de 1940, empezó una importante expansión demográfica y territorial de la ciudad, circunstancia que reorganizó los viajes de acuerdo con el proceso de industrialización y las nuevas necesidades de la población. En esta misma década los autos particulares ya satisfacían las necesidades de transporte y distinguían al sector poblacional con más recursos económicos.

Datos de la revista Hoy (1943, citada en García, Castellanos y Rosas, 2013) muestran que al finalizar 1942 la metrópoli tenía 58 922 automóviles, de los cuales, 1700 eran camiones para transportar a 400 millones de pasajeros al año (poco más de un millón diariamente) y 22 689 carretas de caballo que en promedio



producían 3000 accidentes anuales, 2000 lesionados y 214 muertes. Por su parte, los tranvías transportaban a 184 millones de pasajeros al año.

En la década de los sesentas, ya estaban anexados varios municipios suburbanos, en donde habitaban alrededor de 308 000 capitalinos, cifra que para 1970 se había incrementado a 2 140 098 habitantes. Así, en 1967 da inicio la construcción del metro como respuesta a una ciudad altamente congestionada cuyo centro era prácticamente intransitable en las horas pico.

En 1990 se incorporaron a la mancha de la Ciudad de México 27 municipios en donde habitaban 6 811 941 habitantes (según los datos del censo de ese año). Para desplazarse hasta los centros de trabajo y consumo, los habitantes deben usar sucesivamente autobuses, “peseros”, combis y el Metro.

Los recorridos más complejos y extensos son de los sectores populares, en contraste con el 17% de la población que se desplaza en los casi tres millones de automóviles particulares. En este sentido García (1983) afirma que a través de los tiempos se identifica una relación entre medio de transporte utilizado y clase social a la que se pertenece, lo cual, es una consecuencia de la existencia de la propiedad privada y de la posibilidad de privatizar los medios de transporte.

## 1.2 Movilidad

En la actualidad toda actividad humana profesional, de recreación, entretenimiento, de estudio, familiar o cultural necesita movimiento. Adey (2010, citado en Martínez, 2017). Además, al facilitar la asistencia a los lugares de trabajo, la adquisición de bienes y el traslado a centros educativos y culturales donde se obtienen los recursos necesarios para una participación en la vida moderna, los viajes son una de las formas de reproducción de la fuerza de trabajo y son indispensables para asegurar la existencia de la sociedad.

Debido a la importancia esencial del desplazamiento para la vida del ser humano, se ha acuñado la expresión *homo mobilis* (Georges Amar, citado en CDHDF, 2012), la cual busca mostrar a la persona en su entorno socioeconómico y espacial: ella es quien dispone y crea su riqueza al moverse (como los

trabajadores que eligen “moverse” (trabajar) más lejos de sus hogares, para mejorar sus ingresos).

La Ley de Movilidad del Distrito Federal (2017) en su artículo 9, fracc. LVI, establece que la movilidad es el conjunto de desplazamientos de personas y bienes que se realizan a través de diversos modos de transporte para la satisfacción de las necesidades de la sociedad y acceder a las oportunidades de trabajo, educación, salud, recreación que ofrece la Ciudad.

De acuerdo a la Comunidad de Madrid (2010) la movilidad urbana es la necesidad o el deseo de los ciudadanos de moverse, y por tanto, es un derecho social que es necesario preservar y garantizar de forma igualitaria. En este sentido, la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF, 2012) señala que el derecho a la movilidad es:

El derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad y aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo (Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, 2012 p. 34).

Espinoza (2013) opina que a las definiciones anteriores de movilidad les falta un componente mental, ya que los desplazamientos en la realidad implican previamente desplazamientos mentales, es decir, se debe considerar la movilidad espacial de la población con relación a todas aquellas actividades que motivan voluntaria o forzosamente un desplazamiento.

### 1.2.1 Movilidad urbana en México

Según datos de Suárez y Delgado (2015), en un día cotidiano entre semana, tres de cada cuatro personas realiza al menos un viaje. En total, cada día se realizan 129.4 millones de viajes en el país, de éstos 37 millones de viajes/persona se efectúan en la Ciudad de México y su área metropolitana. Las

personas que viajan en la ciudad en promedio llevan a cabo dos traslados por día, por lo general, uno se inicia en el hogar para llegar a otro sitio y realizar alguna actividad y el segundo es de regreso a casa.

En este sentido, García, Castellanos y Rosas (2013) mencionan que el motivo más importante de los viajes es ir a trabajar con más del 50%, seguido por los traslados para ir a la escuela con alrededor de 35%, mientras que los viajes que se hacen por recreación o compras abarcan el 8%. En concordancia, la Encuesta Origen – Destino en Hogares (INEGI, 2017) muestra que entre semana en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) se realizan 34.56 millones de viajes, de los cuales, más de la mitad (58.1%) tienen como destino el trabajo.

De acuerdo con la Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte (2015) la mayoría de los viajes se relaciona con la actividad principal de las personas, poco más del 57 por ciento de los viajes se vincula con el trabajo (46.3 por ciento) o con la escuela (11.3 por ciento). Otros propósitos de viaje son la adquisición de bienes o servicios (19.1 por ciento), llevar, recoger o acompañar a alguien (3.3 por ciento), salud (4.6 por ciento), motivos familiares (6.1 por ciento), trámites (2.7 por ciento) y actividades religiosas (0.4 por ciento).

En cuanto al principal lugar de inicio de los viajes para todos los propósitos, la misma encuesta señala que es el hogar (48.8 por ciento), seguido por oficinas (18.1 por ciento), centros comerciales (12.2 por ciento), la escuela (siete por ciento), fábricas (3.6 por ciento) y otras viviendas (4.1 por ciento).

Respecto al modo de transportarse, en todo el país, los camiones y taxis colectivos son los modos predominantes. La mayoría de los viajes (60 por ciento), utilizan alguno de esos dos modos. El automóvil particular les sigue en importancia con 22 por ciento, seguido por trenes suburbanos, taxis y mototaxis con alrededor de 5 por ciento cada uno.

En concordancia, la Encuesta Telefónica Nacional sobre Movilidad Urbana (2018) realizada por el Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública (CESOP), reporta que 73.4 por ciento de los entrevistados utiliza el transporte público como medio principal de transporte, 36 por ciento utiliza el automóvil

particular, 17.2 por ciento el taxi, 12 por ciento a pie, 4.7 por ciento lo hace en bicicleta, 2.2 por ciento utiliza la motocicleta y 3.6 por ciento utiliza algún otro medio de transporte. Además, el 31.6 por ciento de los encuestados utilizan diariamente alguno de los medios de transporte antes indicados; 29.1 por ciento lo utiliza de 6 a 5 días, 20.1 por ciento de 3 a 4 días y 17.1 por ciento lo hace de 1 a 2 días.

Por su parte, el Anuario Estadístico y Geográfico de la Ciudad de México (INEGI, 2017) señala que los dos modos de transporte colectivo más importantes por el volumen de pasajeros transportados y la extensión de las rutas de recorrido son el Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Metrobús, el primero transporta cada día a 1 604 838 pasajeros, con más de 1270 viajes, 45 229 kilómetros recorridos y 281 unidades en servicio. Mientras que el metrobús transporta al día a 350 280 pasajeros, con 41 442 kilómetros recorridos y 577 unidades en servicio.

Por otra parte, referente al tiempo de traslado, éste está en función de los lugares de origen y destino, de la infraestructura de transporte que los conecta así como de la elección del modo y el horario de viaje. En este sentido, García, Castellanos y Rosas (2013) señalan que el mayor flujo de viajes (horas pico) se concentra de las 7 a las 8 de la mañana, y de las 14 a las 15 horas. De acuerdo a los datos de la Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte (2015) los viajes comienzan a las seis de la mañana, pero los de mayor duración comienzan antes (entre las 4 y 6:30 de la mañana).

En promedio, el tiempo de traslado cotidiano en el país es de cerca de 44 minutos por recorrido (INEGI, 2017). La mitad de los viajes duran alrededor de 31 minutos o más. En la Ciudad de México y el Estado de México, el tiempo de traslado promedio es el más alto del país (57 minutos). Con relación a la duración del viaje, los datos de la Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte (2015), revelan que está en función del propósito de éste, por ejemplo, los viajes relacionados con el trabajo y el regreso a casa son los propósitos que consumen mayor tiempo de recorrido. Debido a que el empleo es el que genera un ingreso, la

duración de los viajes a éste es más “elástica”, esto es, las personas estarán dispuestas a viajar por mayor tiempo y distancia siempre y cuando ganen más.

Otra importante variable que determina el tiempo de recorrido es el modo de transporte utilizado, ya sea por la velocidad de desplazamiento del vehículo o por la distancia a transitar según la naturaleza propia de cada modalidad. Cuando se utiliza más de un modo de transporte (viaje multimodal) debido a que el viaje es muy largo y difícilmente se puede cubrir con un solo modo de transporte, el tiempo de recorrido incrementa hasta 35 minutos; entre el primer y el segundo modo de transporte se reportan tiempos de espera promedio de siete minutos. Esto equivale al 40 por ciento del tiempo adicional que implica abordar un segundo modo de transporte (transbordos). El tiempo de caminata entre modos también es de siete minutos en promedio (aunque en ocasiones, hay ciertos obstáculos que hacen más lenta la caminata, como el comercio ambulante al interior de las instalaciones del transporte). Lo anterior refleja una pobre conectividad entre modos de transporte público y por tanto, se requiere una mayor atención en la planeación de redes de transporte público.

Por otro lado, existe evidencia de que las personas de los estratos de más bajo nivel socioeconómico son quienes se ven en la necesidad de hacer desplazamientos más largos y de mayor costo, ya que eran y continúan siendo expulsadas hacia las orillas de la gran ciudad. Así, “el capitalista ha conseguido mantener o disminuir, pero no aumentar, el tiempo libre de que goza el obrero” (García, 1983, p. 34).

En este sentido, Thompson (1985, citado por Larralde, 1996) apunta que las diferencias socioeconómicas de la población en las ciudades determina la pauta de movilidad. Por tanto, las familias de menores ingresos hacen menos viajes diarios en comparación con las de mayores ingresos, lo cual se debe en parte, a los costos del transporte público y en consecuencia, se limitan los viajes a los estrictamente necesarios, como el trabajo y la educación. Además, este sector poblacional es quien sale más temprano del hogar (entre las cuatro y las seis de la mañana) para llegar a tiempo a sus labores (García, Castellanos y Rosas, 2013).



### 1.3 Legislación sobre riesgos de trayectos casa-trabajo-casa

Se calcula que a nivel mundial aproximadamente el 60% de los accidentes de tráfico en las grandes ciudades se producen en el trayecto de ida y vuelta al trabajo (Excélsior, 2018). En España anualmente mueren alrededor de cien personas en el camino de ida o vuelta de sus centros de trabajo. Durante la ida al trabajo ocurre la mayoría de los accidentes ya que se circula con más prisa, mientras que la vuelta al hogar es una circunstancia más relajada y la siniestralidad se reduce a 34%. Por lo general, las horas con más accidentes de tráfico coinciden con los horarios de entrada y salida de la jornada laboral, de las 7 y las 9 de la mañana y entre las 14 y 15 horas. Entre los motivos que explican tal situación están: las prisas, el exceso de confianza en el trayecto ya aprendido y el cansancio.

En México, el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, reporta que en promedio se registran siete mil accidentes viales al día, siendo ésta una de las 10 principales causas de muerte. En 2017 se registraron 367 mil 789 accidentes de tránsito en México (Excélsior, 2018).

Ante este panorama, los riesgos asociados a los desplazamientos entre la casa y el trabajo, también se deben considerar como riesgos laborales. En este sentido, los traslados casa-trabajo-casa forman parte de la definición de accidente de trabajo proporcionada en la Ley Federal del Trabajo (LFT, 2012):

Accidente de trabajo es toda lesión orgánica o perturbación funcional, inmediata o posterior, o la muerte, producida repentinamente en ejercicio, o con motivo del trabajo, cualesquiera que sean el lugar y el tiempo en que se preste. Quedan incluidos en la definición anterior los accidentes que se produzcan al trasladarse el trabajador directamente de su domicilio al lugar del trabajo y de éste a aquél (LFT, Art. 474).

Por su parte la OIT (2009, como se cita en Franco y Alarcón, 2014) amplía esta definición e incluye más opciones de trayectos donde pudieran suscitarse los accidentes de trabajo:



Todo miembro debería considerar accidentes del trabajo los siguientes;

- a) los accidentes sufridos durante periodos razonables antes y después de las horas de trabajo, y que estén relacionados con el transporte, la limpieza, la preparación, la seguridad, la conservación, el almacenamiento o el empaquetado de herramientas o ropas de trabajo;
- b) los accidentes sufridos en el trayecto directo entre el lugar de trabajo y:
  - i) la residencia principal o secundaria del asalariado; o ii) el lugar donde el asalariado toma habitualmente sus comidas; o iii) el lugar donde el asalariado percibe habitualmente su remuneración (p.12).

Por su parte, la Ley del Seguro Social (LSS) establece que a pesar de que los accidentes de trayecto ocurridos a los trabajadores no son imputables a los patrones, debido a que aquéllos no están a disposición de éstos, es necesario realizar resoluciones de rectificación de prima. Por lo anterior, se hacen las siguientes precisiones:

- a) Un accidente de trayecto es el que se produce cuando un trabajador se traslada directamente de su domicilio al lugar de trabajo y de éste a aquel (art. 42)

- b) Los accidentes de trayecto ocurren cuando el trabajador (subordinado):

- Sale de un domicilio que no es el suyo hacia su centro de trabajo, porque tuvo la necesidad de velar a un ascendiente o a un hijo enfermo en la morada de éstos.
- Acude a distintos centros laborales en los que presta sus servicios, siempre y cuando el siniestro se suscite en el recorrido de un lugar de trabajo a otro o
- Altere, habitualmente la ruta de trabajo-casa, para llevar o recoger a sus hijos a la guardería.

El propósito de que la LSS considere a los accidentes de trayecto como de trabajo radica en brindar a los trabajadores siniestrados, previa calificación del IMSS, las prestaciones que éste ofrece en el Seguro de Riesgos de Trabajo, a saber:



- I. En especie: asistencia médica, quirúrgica y farmacéutica; servicio de hospitalización, aparatos de prótesis y ortopedia y rehabilitación.
- II. En dinero: subsidio por incapacidad temporal para trabajar, indemnización o pensiones por incapacidad permanente parcial o total, y en caso de muerte, las derivadas a sus beneficiarios legales.

#### 1.4 Situación actual de los sistemas de transporte

García, Castellanos y Rosas (2013) afirman que, a pesar de las grandes obras de infraestructura en la Ciudad, el avance del transporte es insuficiente: “en la actualidad se han abierto ejes viales en donde caben hasta seis vehículos paralelos...pero nos ha ganado la población” (p. 149). De acuerdo con el índice TomTom Traffic (2017), la Ciudad de México es una de las más congestionadas del planeta y la que tiene el peor tráfico del mundo (Ramírez, 2018).

Además, el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (TIDP) y la Organización Movilidad Urbana Sustentable informaron que durante las últimas dos décadas en México ha aumentado considerablemente el uso del automóvil: mientras en 1990 había 6.5 millones, en 2010 se había incrementado a 20.8, se calcula que este aumento avanza a una tasa de 5.3 por ciento anual. En consecuencia, el Fideicomiso para el Mejoramiento de las Vías de Comunicación del Distrito Federal (Fimevic, 2002) refiere que la gran cantidad de vehículos en circulación ha provocado una reducción significativa en la velocidad de desplazamiento hasta llegar a 15 km por hora en promedio, y en horas pico, la velocidad se reduce aún más (hasta 6 km por hora).

Para hablar del estado actual de crisis que caracteriza al sistema de transporte en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, es necesario decir que ésta encuentra su origen en las siguientes razones: (García, Castellanos y Rosas, 2013; Molinero, 2014):

- i. Aceleración: La Ciudad de México es un ejemplo de cómo el desarrollo industrial y las migraciones (internas y externas) pueden hacer crecer la población a velocidades exorbitantes (de 1 644 921 en 1940 a 15 057 685



habitantes, de acuerdo a datos del censo de 1990). En consecuencia, la mancha urbana se ha expandido como mancha de aceite, de manera caótica.

- ii. Sobrepoblación de la ciudad: La población del área metropolitana de la Ciudad de México equivale a 16 de los 32 estados que conforman el país, y se aproxima al total de la población de América Central. Además, según estimaciones del Banco Mundial (2002, citado en Cárdenas, 2010) para 2025, 50% de la población del mundo vivirá en zonas urbanas.

En cuanto al crecimiento poblacional, Schteingart e Ibarra (2016) refieren que en la década de 2000 – 2010 surgieron importantes conjuntos habitacionales en la periferia de la Zona Metropolitana, ubicados en el Estado de México, particularmente en el sur-oriente y oriente, en Ixtapaluca, Chalco, Chicoloapan, Ecatepec, y también en el norte y poniente de la metrópoli, en Zumpango, Huehuetoca, Tizayuca, Tultitlán, Tultepec, Cuautitlán y Atizapán de Zaragoza. Dichos desarrollos además de satisfacer de manera precaria las necesidades de vivienda de los trabajadores, incrementan el número de viajes hacia las zonas de mayor desarrollo económico y agrava los problemas de transporte ya que no se acompañan de equipamientos que cubran las necesidades de empleo, educación y salud de la población (Cárdenas, 2010).

Aunado a ello, Schteingart e Ibarra (2016) señalan que ha aumentado el número de centros comerciales sobre todo en la zona oriente de la Zona Metropolitana, como Nezahualcóyotl, Ecatepec e Ixtapaluca, municipios donde predominan los grupos de ingresos medio – bajos y bajos.

Así, se tiene que los desarrolladores de las áreas comerciales y habitacionales han decidido hacia dónde hacer crecer las ciudades. La complacencia e indiferencia de las autoridades ha generado un crecimiento poco armónico, desordenado y no sustentable: mientras muchos centros de población

concentran la actividad económica, social y educativa, otros, son “ciudades dormitorio” (Molinero, 2014).

En este sentido, Alceda (1997) afirma que las dificultades del transporte público incrementan a medida que las ciudades crecen de manera dispersa; es decir, al principio algunos asentamientos en distintas partes y posteriormente, comienza la presión demográfica en todos los servicios. Junto con el crecimiento surgen polos de generación y atracción de viajes, por lo general, vinculados al trabajo, los servicios o al comercio. En consecuencia, las unidades de transporte a menudo deben atravesar por zonas de menor demanda cuyos pobladores padecen la falta de cupo de vehículos.

Por otra parte, existen serias deficiencias en cuanto a la regulación y el control del servicio por parte de las instancias de gobierno correspondientes, ya que los concesionarios operan de acuerdo a sus criterios de rentabilidad y utilidad y por tanto, funcionan según su propio beneficio sin considerar las necesidades de la población. En este caso, se prioriza un liberalismo anglosajón, en el que el servicio de transporte es eficiente para sí mismo y no un enfoque continental, donde el servicio debería contribuir a objetivos sociales de mayor alcance (Button y Henscher, 2005 citados en Cárdenas, 2010).

Otro factor que refleja lo anterior, es la existencia de un creciente número de vehículos irregulares (autobuses, taxis, microbuses) no autorizados, los cuales, al operar al margen de la ley, están libres del pago de impuestos y del cumplimiento de normas técnicas referentes al tipo y características de los vehículos, las condiciones de trabajo de quienes operan las unidades y el cuidado ambiental.

En conjunto, todos estos factores han evidenciado una gama de deficiencias en el servicio, entre las que se encuentran: largos recorridos, congestionamientos vehiculares, saturación de vías principales, rutas inadecuadas, insuficiencias en los señalamientos de tránsito, poca prioridad al transporte público, infraestructura inadecuada, concentración de rutas (derroteros), recorridos innecesarios, contaminación ambiental, mala calidad e inseguridad,



falta de transparencia en el otorgamiento de las concesiones, mal trato a los usuarios, desigual atención entre la zona centro de la ciudad y las poblaciones periféricas (conurbadas); para la población de menores ingresos consume una importante proporción de sus salarios, lo cual puede ocasionar en última instancia, la falta de acceso a oportunidades de empleo, atención a la salud y educación (Cárdenas, 2010).

Por otra parte, cabe mencionar que en cuanto al funcionamiento del transporte público entre el Estado de México y la Ciudad de México, las principales problemáticas residen en la invasión y sobresaturación de rutas y derroteros, tarifas desiguales (hasta 50% mayores en el Estado de México), irregularidades en el servicio, la falta de capacitación a los operadores y un parque vehicular obsoleto (que implica grandes riesgos para la seguridad de los usuarios y altos índices de contaminación ambiental).

Según datos de la Encuesta Telefónica Nacional sobre Movilidad Urbana (CESOP, 2018), 31.6 por ciento de la población encuestada asigna a la comodidad del transporte público una calificación de muy buena/buena y 63.4 por ciento la considera mala/muy mala.



## Capítulo 2. Traslados casa-trabajo-casa y su impacto en la salud de los trabajadores

Como se revisó en el apartado anterior, acudir al centro de trabajo es el principal motivo para viajar a través de la ciudad, es el trayecto diario al trabajo al que se le dedica más tiempo por tanto, los trabajadores están en constante exposición a las condiciones precarias de los sistemas de transporte urbano y en consecuencia, generan impactos en la salud y bienestar de las personas que se trasladan. El presente capítulo tiene como propósito describir los impactos en la salud física y psicológica de los traslados casa-trabajo-casa en los trabajadores. Entre los impactos a la salud física se encuentran la exposición al ruido, la contaminación y afectaciones a la calidad del sueño; mientras que en la salud psicológica, se encuentra la violencia, el estrés, distintas expresiones de emocionalidad negativa (ira, agresión, incertidumbre y frustración) y conflicto trabajo – familia.

### 2.1 Impactos en la salud física

Una investigación efectuada por *European* (1987, citado en Larralde, 1996) en la comunidad europea reveló que las personas que viajan diariamente a sus empleos por más de 45 minutos de ida y 45 de vuelta, duermen menos, se ausentan más del trabajo y con mayor frecuencia llegan tarde, en comparación con aquellos cuyos trayectos son de menor duración. También, se quejaban mucho más del congestionamiento vehicular, del ruido y la contaminación.

En concordancia, una investigación realizada por el Instituto de Salud Global de Barcelona (2018) llegó a la conclusión de que la exposición prolongada al ruido del tráfico automovilístico está asociada a un incremento en el riesgo de obesidad. Dicho estudio se basó en medidas objetivas como peso, altura, índice de masa corporal, perímetro de la cintura y el porcentaje de grasa abdominal de 3796 personas. Estos datos se combinaron con estimaciones de la exposición al ruido vehicular elaboradas por el proyecto suizo SIRENE. Se observó que un incremento de 10dB (decibeles) en la media del ruido al que estaban expuestos

los y las participantes, se traducía en un incremento de 17% en obesidad. Los hallazgos anteriores se explican entre otras cosas porque el ruido genera estrés y afecta al sueño. A su vez, el estrés produce cambios hormonales y aumenta la presión arterial. Además, la alteración del sueño desregula la glucosa y altera el apetito, entre otros efectos. Lo anterior, a largo plazo, puede conducir a alteraciones fisiológicas crónicas. Por ello, la exposición prolongada al ruido del tráfico está asociada a enfermedades cardiovasculares, diabetes y obesidad. Así, los investigadores sugieren que reducir el ruido del tráfico en las grandes ciudades también podría ser una forma de combatir la epidemia de obesidad entre la población.

Aunado a ello, existen otros factores de riesgo para la salud relacionados con la permanencia en la calle (Yáñez, 1996):

1. Contaminación ambiental, auditiva y visual.
2. Inseguridad en las calles causada por la delincuencia en zonas relacionadas con el transporte, aún dentro de los vehículos.
3. La existencia de obstáculos físicos en dichas zonas que hacen inseguro, incómodo, molesto y lento el traslado (como el comercio ambulante)
4. La molestia (y los retrasos) derivados de fenómenos naturales (por ejemplo, la lluvia).
5. El mal diseño de los vehículos de transporte público que producen dolor físico o aumentan el riesgo de lesiones en caso de accidente.
6. La poca probabilidad de ocupar un asiento en los vehículos de transporte en las horas de máxima demanda, lo cual puede causar fatiga en las extremidades.
7. Incurrir en gastos mayores o adicionales imprevistos por la necesidad de utilizar modalidades de transporte más caras por ahorro de tiempo (por ejemplo, el servicio directo de combis en el Estado de México), o la reducción del ingreso por registrar retardos al centro de trabajo.



## 2.2 Impactos en la salud psicológica

Yáñez (1996) señala que la mayoría de los trabajadores se enfrentan día con día a un problema crónico en sus desplazamientos: la incertidumbre de la duración del viaje, la cual se debe a las siguientes razones:

- ❖ Ineficiencia de los sistemas de transporte.
- ❖ Bajo nivel de oferta del transporte público.
- ❖ Líneas de espera para abordar, saturación y la probabilidad de no poder abordar en los siguientes.
- ❖ Exceso de vehículos de capacidad y ocupación incongruentes con la demanda (taxis, combis) que saturan la vialidad en horas de máxima demanda.
- ❖ Insuficiente e inadecuada infraestructura del transporte, vialidades y terminales en mal estado, lo cual provoca salidas, recorridos, paradas y llegadas más lentas de los vehículos de transporte.
- ❖ Concentración horaria de las actividades económicas y académicas, que propician que la mayoría de los viajes se realicen simultáneamente (particularmente los viajes matutinos previos al inicio de tales actividades).

La incertidumbre en sí misma representa un factor que altera la conducta de las personas y reduce sus capacidades cognitivas y en algunos casos, fisiológicas. Aunado a ello, la frustración del usuario por no cumplir su expectativa del uso de tiempo en el transporte por las condiciones antes mencionadas, produce conflictos que pueden ser degenerativos e influir de manera directa en la capacidad productiva de los trabajadores como: apatía, negligencia, impaciencia por concluir el viaje, desesperación, mal humor, agresividad, aumento del estrés, fatiga física y mental y deterioro de la salud, frustración e incidencia en el desarrollo de patologías más graves.

En concordancia, Abreu (2012) afirma que trabajar lejos del hogar es dañino tanto para la salud y la economía como para el estado de ánimo. En un estudio realizado en Estados Unidos, la mayoría de las personas coincidieron en que prefieren un viaje más largo hasta el trabajo a cambio de una casa más

grande, mejores escuelas y una mejor calidad de vida a menor costo a las afueras de la ciudad. Si bien este es el principal motivo por el que miles de trabajadores prefieren un trabajo lejos del hogar, a mediano y largo plazo, las cosas cambian. En un principio, el esfuerzo vale la pena y no es agobiante viajar una, dos e incluso, tres horas hasta el lugar de trabajo si al volver a casa, la calidad de vida lo compensa. No obstante, al paso del tiempo es cada vez más difícil levantarse muy temprano para estar a tiempo en el trabajo, lo cual desencadena frustración y desgaste físico en los trabajadores.

En promedio quienes utilizan el transporte público, viajan cuatro horas al día en éste, lo cual las hace estar de mal humor incluso antes de iniciar a laborar debido al tráfico y los interminables atascos, lo cual limita sus contactos sociales y al final de la jornada, evitan reunirse con los colegas. La privación de la socialización con los compañeros de trabajo tras salir de trabajar genera resentimiento y amargura en quienes viven lejos del centro de trabajo. Sin embargo, en la actualidad, la precarización laboral obliga a las personas a aceptar un empleo sin importar dónde.

La situación no es muy diferente para quienes utilizan el automóvil, de los 8000 conductores evaluados en el estudio antes mencionado, un gran porcentaje informó sufrir niveles elevados de estrés e ira, así como un desempeño laboral deficiente. A fin de evitar esta situación, los trabajadores preferirían trabajar más horas en la oficina.

Otro efecto psicológico importante de los desplazamientos es la violencia en el transporte público (las formas más comunes son los empujones, golpes, pisotones, manotazos y agresiones verbales). En una investigación realizada por Mercado (2018), se afirma que la violencia en el transporte público obedece al fenómeno conocido como violencia de masas, el cual consiste en un cambio de comportamiento que ocurre cuando las personas se encuentran en un grupo numeroso y pierden identidad y con ello, la moral.

De acuerdo con los hallazgos de esa investigación, existen ciertos factores externos que pueden influir como la cantidad exorbitante de usuarios que deben

recorrer distancias muy largas para llegar a su trabajo (hasta dos horas o más) y tienen la presión del tiempo. Bajo estas circunstancias, los usuarios sufren ansiedad, debida a la incertidumbre sobre si llegarán a la hora de entrada, desean viajar sentados porque es un camino muy largo o se sienten preocupados por la posibilidad de no poder salir en la estación donde bajan por la multitud, todo lo cual, los conduce al estrés.

Además, cuando la persona ve que alguien más transgrede una regla y no ocurre nada, entonces, se imita esta forma de actuar de los demás. Por tanto, se da una conducta que es muy diferente a la acción individual, ya que en las masas se pierde la personalidad, y es muy fácil actuar violentamente; incluso, se da un retroceso hacia etapas más iniciales del desarrollo. Por ejemplo, en la niñez no se tiene claridad respecto a cuáles son las obligaciones sociales y no hay maneras de comportarse.

Por otro lado, también se tiene evidencia de que los traslados casa-trabajo-casa pueden ser una fuente de tensión entre la vida profesional y la vida familiar. Así lo afirma el informe de Conciliación del trabajo y la vida familiar de la OIT (2011), en el que se menciona que la falta de servicios de transporte público para acudir al trabajo o la precariedad de tales servicios cuando existen, especialmente en los países de bajos ingresos, también potencian las tensiones entre las esferas laboral y familiar, al tiempo que afectan al bienestar y la productividad de los trabajadores.

En esa misma línea, Emma Murria (citada por Abreu, 2012), señala que existe cierta relación entre los largos desplazamientos y el aumento en las cifras de divorcios. Según los datos recientes, los largos trayectos hacia el trabajo y las horas invertidas en el tránsito o el transporte público, sumados al cansancio que todo ello genera, pueden privar a las personas de los placeres más elementales de la vida, y en particular, afectan la calidad de las relaciones de pareja.

### Capítulo 3. Acercamiento teórico al estudio de la subjetividad y los traslados casa-trabajo-casa

*“Viajamos intensamente por la metrópoli usando varios medios de transporte, pero viajamos mucho más a través de actos imaginarios”*

Néstor García Canclini

Los traslados casa-trabajo-casa no tienen los mismos efectos para los viajeros urbanos, pues cada persona posee diferentes percepciones, experiencias, valores, afectos, creencias y metas que generan vivencias distintas. En el presente apartado, se explora la dimensión subjetiva de los trayectos casa-trabajo-casa.

Cabe mencionar que los estudios a este respecto son escasos pues los que existen, han analizado aspectos muy específicos de la movilidad (costos, infraestructura urbana, condiciones de trabajo y salud de los operadores de transporte público, etcétera), han sido realizados desde otras disciplinas o no han examinado la vivencia subjetiva de los viajes a través de la ciudad.

No obstante, García, Castellanos y Rosas (2013), elaboraron una descripción de lo que significa para los viajeros de la Ciudad de México atravesarla, vivirla, padecerla, disfrutarla y experimentar incesantes encuentros e intercambios multiculturales entre la hiperdensidad humana. Además, trataron de identificar “qué se conoce de la ciudad a través de los viajes, qué nos dicen éstos del modo en que ha cambiado, cómo se organiza y se desorganiza la vida urbana” (p. 32). Para estos autores los viajes urbanos están asociados a la experiencia y el imaginario del habitar, del ser en la ciudad. Al respecto, se cuestionan: “¿por qué motivos, con qué sentido y para qué se viaja en una ciudad como la de México?, ¿qué se puede saber y qué se puede imaginar mientras viajamos?” (p. 53).

Consideran que tanto las clases favorecidas, como las más populares están expuestas al mismo padecimiento: una ciudad agobiante y delirante, contaminada

e hiperpoblada. Cada día, los viajes en la capital mexicana consumen entre dos y cuatro horas del tiempo de vida de la población. Por tanto, los medios de transporte también son lugares donde se vive. En este sentido, Yáñez (1996) considera que durante los traslados, las personas hacen del vehículo de transporte una extensión del comedor y de la recámara en la que se duerme y se arregla para salir; de la oficina, del salón de clases; y hasta de las áreas de esparcimiento.

Al hacer uso de los medios de transporte, las personas que atraviesan la ciudad para llegar a sus trabajos se apropian del espacio urbano, atraviesan zonas que no conocen (sino solamente desde la mirada del vehículo que los traslada). Apropiarse de la ciudad durante los viajes implica no sólo al espacio material que se recorre y utiliza, sino un conjunto de acciones cognitivas y afectivas que ocurren en el espacio mental (psique). En esos momentos, la subjetividad se manifiesta, las personas pueden imaginar cómo viven los otros, quiénes son o si les gustaría estar ahí o no. Es en los trayectos donde las personas van pensando qué tienen qué hacer llegando al trabajo, a la casa, a la escuela, los problemas que deben solucionar, con quién (es) se van a encontrar, cómo se sienten respecto a sí mismas y las cosas que hacen en esos lugares de destino, qué metas y sueños persiguen al viajar día con día por la ciudad. Por ello, García, Castellanos y Rosas (2013), consideran que es importante estudiar tanto la realidad de los viajes como los imaginarios que suscitan en los viajeros.

Cada día, los habitantes se encuentran con seres diferentes y anónimos que los acompañan en el transporte público. En los viajes urbanos, las personas no sólo entran en contacto con otros seres y otros vehículos, sino con otras emociones, otras almas que se observan y a la vez, se ignoran mutuamente:

La observación de los comportamientos en transportes colectivos, sobre todo en las horas de abigarramiento nocturno, presenta más bien a multitudes cansadas, rostros absorbidos por la lectura de revistas, por el walkman, o sumergidos en la simple indiferencia hacia los demás, el sombrío malestar de

este último trabajo de la jornada que es regresar a casa. Lo que Alan Borer dice de los viajes más largos “en esta nueva era en que todo puede ser túnel”. El viajero se encierra en su trayecto, rechaza el paisaje. El autobús y el coche también pueden ser refugios que nos protegen de la ciudad [...] es aquí donde el rostro y la relajación del cuerpo pueden expresar la angustia, el vacío, la indiferencia, el desapego (García, Castellanos y Rosas, 2013, p.49).

Además, estos autores plantean que los viajes son un hecho social total, es un hecho a la vez económico, social, jurídico, tecnológico, laboral y psicológico que cada individuo experimenta según sus necesidades, anhelos y deseos (García, Castellanos y Rosas, 2013). No obstante, es menester comprender los viajes por la ciudad también como:

[...] experiencias vividas, conjunto de interacciones entre personas y grupos, modos de habitar, recorrer e imaginar lo que sucede en la metrópoli. Ciertos sociólogos como Peter Ward, reconocen que son los costos sociales y emocionales de los viajes diarios lo que les confiere tanta importancia en la vida de la capital mexicana (García, Castellanos y Rosas, 2013, p. 57).

De acuerdo con sus afirmaciones, estos autores consideran que viajar es algo que “nos pasa a todos y que todos tenemos que hacerlo”, por tanto, es una de las necesidades más ampliamente compartidas.

Al considerar la vivencia subjetiva de los viajes, se construyen los discursos imaginarios de la ciudad, los cuales abarcan desde las crónicas históricas hechas por los antiguos colonizadores, los antiguos códices que retratan la vida en la antigua Tenochtitlán, la iconografía cinematográfica, las canciones urbanas, los grafitis y en la actualidad, los “memes”, han descrito y continúan describiendo la realidad material y simbólica de la ciudad. Dicen cómo es y cómo quisieran que fuera.

Ese imaginario se diversifica de acuerdo con el estrato socioeconómico y educativo de las personas, las zonas de la ciudad en que viven y trabajan, (y por las cuales viajan), los medios de transporte que utilizan, las ocupaciones que desempeñan, el tiempo que han habitado en la ciudad. Por tanto, la vivencia de los viajes por la Ciudad de México es una y son muchas: todos lo hacen, pero no se viven de la misma manera:

[...] Para unos, rutina y cansancio. Para otros, fascinación ante el movimiento y la variedad de escenarios, que pueden llegar al dramatismo. Para la mayoría, sobre todo para los que viven en la periferia y no tienen coche, trasladarse en transporte público es “una aventura”: Viene uno pensando que te va a faltar algo de mercancía, que te vas a encontrar con una persona equis” [...] Existen los que viven la ciudad desde el coche, desde el Metro o como peatones que sienten “la ciudad hecha para los coches” (García, Castellanos y Rosas, 2013, p. 138, 140).

La mayoría de las personas describe los viajes por la ciudad como una experiencia obligatoria y agotadora que evitan cuando el trabajo no lo exige. En general, se tiene la idea de que “estar en la ciudad” es estresante, cansado y monótono, por eso se prefiere estar encerrado todo el día en la oficina o en la escuela. Al salir, y trasladarse muchas personas se encapsulan en los medios electrónicos (ya sea escuchando música, mirando videos o interactuando en las redes sociales) como una forma de aislarse, de apartarse del bullicio y relajarse. En su ir y venir por la ciudad, los viajeros conforman diferentes imágenes de los espacios por los que deben o quieren transitar.

Con frecuencia, los viajeros de la ciudad identifican muchos factores asociados a la incapacidad para disfrutar los viajes, entre ellos la rápida expansión demográfica y espacial, el tráfico vehicular intenso, la inseguridad y el desorden, éste último causado no solamente por las condiciones de la ciudad y sus vialidades, sino por las actitudes de los viajeros.

Al respecto, Remes (1996) señala que el desorden de la ciudad se debe por un lado, a las políticas mal desarrolladas y mal implementadas (sin una dirección clara) y por otro, a las actitudes ciudadanas que han favorecido un movimiento peatonal y vehicular cada vez más desordenado, en las que subyace la búsqueda de beneficios individuales. Este autor considera que una parte de los problemas de la urbe tendrían solución en un cambio de las actitudes de la ciudadanía, entre las que se encuentran: poca cortesía, actitud irrespetuosa, falta de educación vial, transitar por zonas indebidas, obstaculizar las entradas de los transportes (deseo de ingresar aún cuando ya no hay espacio), entre otras. Un cambio de actitudes generaría, mayor rapidez en los desplazamientos, menor índice de accidentes viales, menor incomodidad experimentada y en última instancia, traslados menos agobiantes.

Por otra parte, García, Castellanos y Rosas (2013) se cuestionan ¿qué es lo que vuelve al conjunto de los viajes metropolitanos algo agobiante?. Desde su perspectiva, consideran que el modo en que se viaja da respuesta a esta cuestión: no es lo mismo viajar en grupos, en pareja, solo, con niños, adultos mayores o personas con alguna discapacidad. Además, también están los factores estructurales y políticos: corrupción, robos, instituciones policíacas ineficientes y asociadas con los grupos delincuenciales; mal estado de las vialidades, falta de mantenimiento en los paraderos o en los transportes y falta de espacio por el crecimiento exponencial del comercio ambulante.

Como se aprecia, las vivencias subjetivas de los traslados están influidas tanto por las condiciones materiales y estructurales (políticas públicas en materia de movilidad y transporte) en que se llevan a cabo como por las diferencias individuales de los viajeros (edad, motivos, estrategias de afrontamiento, cogniciones, entre otros).

La postura desde la que se realiza la presente investigación enfatiza a la subjetividad de los trabajadores, por ello, se retoman los planteamientos de Matrajt (1994) de la relación entre subjetividad y trabajo. De acuerdo con él, el objeto de estudio de la salud mental ocupacional es el psiquismo, el cual, está vinculado e



influido por formaciones sociales más cercanas: familia, grupos, instituciones educativas y laborales, las cuales a su vez, están directamente determinadas por la estructura social: son formas de organización social, que tienen como tarea reproducir y reprocessar la ideología y las formas organizativas del todo. Así, las experiencias subjetivas de los trabajadores por los traslados casa-trabajo-casa son producto de la organización social de la ciudad (quién, cuándo, de qué manera y para qué transita por ella), en la que confluyen factores políticos, económicos, legales, laborales, entre otros. Además, dichas vivencias subjetivas impactan directamente en la vida laboral, pues implican el gasto de recursos físicos y afectivos adicionales a lo que necesita la actividad laboral en sí misma.

En la propuesta de Matrajt (1994) el proceso de trabajo se instaura en las estructuras subjetivas de los trabajadores. Por ello, se estudia la tarea o el trabajo y la manera como esta tarea es vivida subjetivamente por el trabajador, la relación de la misma con su historia personal, la forma como se expresan y vivencian las relaciones con compañeros, jefes y subalternos, la manera como el trabajo incide en las relaciones familiares así como la manera en que se procesa en el psiquismo del trabajador la pertenencia a la empresa y la valoración social de la misma.

Del mismo modo, los traslados casa-trabajo-casa son experimentados por los trabajadores según sus propios proyectos e historias de vida (en parte, es lo que los hace tomar la decisión de dónde trabajar), intereses y expectativas. Durante los traslados, se relacionan con los demás viajeros e instituciones e incluso, se podría decir que la valoración personal de la empresa para la que se trabaja, determina el valor del esfuerzo de trasladarse cada día a trabajar.

De acuerdo a Matrajt, existen diversas aproximaciones al estudio de la salud mental, algunas enfatizan los componentes biológicos, otras se centran en la relación factor (lo que influye sobre la salud mental) – efecto, otras corrientes enfatizan “lo social”, y por último, están aquellas corrientes cuyo aspecto central es la persona. Dichas aproximaciones son las siguientes: 1) Psicología laboral o industrial, 2) neuropsicología, 3) la corriente escandinava, 4) la ergonomía y la

nueva ergonomía, 5) la sociología y la nueva sociología del trabajo, 6) la postura de los organismos internacionales de salud y trabajo, 7) la corriente existencialista, 8) psicoanálisis convencional, 9) la corriente de Dejours, 10) las aportaciones de Erich Fromm y 11) la corriente de Deleuze y Guattari.

En la presente investigación no se estudia el proceso de trabajo de cada uno de los participantes, sino los traslados, que constituyen una actividad “externa” que hace posible la reproducción de la fuerza de trabajo y que forma parte de la actividad laboral. En ese sentido, la Organización Internacional del Trabajo (1984), señala en su definición de factores psicosociales que éstos abarcan gran variedad de aspectos:

“Algunos se refieren al trabajador individualmente, mientras que otros están relacionados con las condiciones y el medio ambiente de trabajo. Otros se refieren a las influencias económicas y sociales ajenas al lugar de trabajo pero que repercuten en él” (OIT, 1984, p. 11).

Así, los traslados casa-trabajo-casa estarían incluidos en este último rubro, es decir, son ajenos al proceso de trabajo en sí, pero implican un gasto de los mismos recursos que se emplean para trabajar (cognitivos, afectivos y de tiempo), todo lo cual genera efectos en el desempeño laboral. Con cada traslado, el trabajador interioriza subjetivamente sus metas, expectativas y los motivos para viajar por la ciudad (los cuales forman parte de su propia historia personal y proyecto de vida), atribuye significados a sus vivencias durante los trayectos y desarrolla diversas estrategias para hacer frente al agreste mundo caótico de la ciudad.



## Capítulo 4. Método

### 4.1 Pregunta de investigación

¿Cómo impactan los traslados casa-trabajo-casa en la salud física y psicológica de los trabajadores?

### 4.2 Objetivos

Objetivo general:

Conocer e interpretar la vivencia subjetiva de los traslados casa – trabajo – casa y los impactos en la salud física y psicológica de los trabajadores.

Objetivos específicos:

- ❖ Conocer la vivencia subjetiva de los trabajadores respecto a las condiciones materiales en que suceden los traslados casa – trabajo – casa.
- ❖ Conocer los impactos de los traslados casa – trabajo – casa en la salud física y psicológica de los trabajadores.
- ❖ Interpretar la vivencia subjetiva de los trabajadores sobre las condiciones de trabajo y los traslados casa – trabajo – casa.

### 4.3 Participantes

Participaron seis personas (cinco hombres y una mujer) de la Ciudad de México, cuyos domicilios particulares se encontraran lejos y cerca de sus centros de trabajo. A través del diálogo, dos de ellos expresaron que vivían lejos de la empresa, pero al solicitar el cambio de sede laboral, actualmente viven cerca. La información sociodemográfica proporcionada por los participantes se muestra en la Tabla 1.

Tabla 1. Datos sociodemográficos de los seis participantes, tomados en las entrevistas. Los nombres fueron modificados a fin de conservar su anonimato

| Participante   | Edad | Puesto  | Antigüedad | Horario laboral   | Lugar de residencia                      | Lugar de trabajo   |
|--|------|---|------------|---|--|--|
| <b>Bernardo<br/>(solicitó<br/>permuta)</b>                   | 37   | Bibliotecario   | 18 años    | 8:30am – 15:30 (L – V)  | Naucalpan,<br>Edo. Méx.                  | Coyoacán, CDMX<br>(antes).<br>Naucalpan, Edo.<br>Méx.<br>(actualmente) |
| <b>Enrique<br/>(solicitó<br/>cambio de<br/>sede laboral)</b> | 60   | Cajero<br>vendedor                                      | 5 años     | 11:00 – 21:00<br>(L – D) (con dos días de<br>descanso rolados)  | Iztapalapa,<br>CDMX                      | Interlomas (antes).<br>Iztapalapa, CDMX<br>(actualmente)               |
| <b>Julio</b>   | 47   | Asesor de<br>ventas                                     | 9 años     | 11:00 – 21:00<br>(L – D) (con dos días de<br>descanso rolados)  | Cuajimalpa,<br>CDMX                      | Iztapalapa, CDMX   |
| <b>Monserrat</b>   | 44   | Coordinador<br>a de<br>asistentes<br>(flebotomist<br>a) | 1 año      | 9:00 – 18:00 (L – V)<br>9:00 – 17:00 (Sábado y<br>domingo)<br>9:00 – 23:00 (licitaciones)                       | San Vicente<br>Chicoloapan<br>, Edo. Méx | Col. del Valle,<br>CDMX  |
| <b>Miguel</b>  | 34   | Probador<br>(ingeniería)                                | 10 años    | 6:10 am – 4:30 pm (L –<br>V)<br>7:00 am – 7:30 pm<br>(cuando existen<br>problemas o mucha<br>carga de trabajo). | Ixtapaluca,<br>Edo. Méx                  | Iztapalapa, CMDX   |
| <b>Israel</b>  | 36   | Ingeniero de<br>calidad                                 | 11 años    | 6:10 am – 4:30 pm (L –<br>V)  | Tlalpan,<br>CDMX                         | Iztapalapa, CDMX   |

#### 4.4 Instrumento

Para la presente investigación se utilizó como herramienta una guía de entrevista semiestructurada diseñada para explorar la vivencia subjetiva asociada a los traslados casa – trabajo – casa, así como los impactos percibidos en la salud física y psicológica de los trabajadores. Ésta fue revisada por un experto; posteriormente, se llevó a cabo de manera individual con cada participante, en promedio, cada entrevista tuvo una duración de 45 minutos.

La entrevista se formuló con seis secciones que permitieron interpretar la vivencia subjetiva relacionada a los objetivos específicos de esta investigación: 1) transporte público y automóvil: condiciones materiales en las que se llevan a cabo los desplazamientos (calidad, rapidez, seguridad, comodidad, costos y afectaciones debidas al clima), 2) autopercepción al llegar al trabajo y al regreso a casa, 3) impactos percibidos como consecuencia de los traslados casa – trabajo – casa en la salud física y psicológica, así como en el desempeño laboral, 4) condiciones laborales que determinan las condiciones de los traslados casa – trabajo – casa (políticas de puntualidad, sanciones por retardos, horarios de entrada y salida y forma de contratación), 5) significados subjetivos asociados al trabajar cerca o lejos del centro de trabajo y 6) cierre de la entrevista y agradecimiento.

Cabe señalar que la incorporación de estas seis secciones se hizo con base en la experiencia de la propia investigadora, pues como ya se mencionó anteriormente, no existen investigaciones previas que se hayan realizado desde esta perspectiva.

#### 4.5 Escenario

Las entrevistas se llevaron a cabo en diferentes puntos de la Ciudad de México, los cuales fueron acordados a conveniencia de los participantes. En la mayoría de los casos, se entrevistó a las personas en sus lugares de trabajo, con un previo acuerdo del día y la hora para hacerlo. Solamente en el caso de Monserrat, la entrevista se llevó a cabo en su domicilio particular debido a que su trabajo le demanda salir constantemente a atender a sus clientes.

## 4.6 Procedimiento

### Trabajo de campo – recolección de información

Se contactó a través de personas conocidas por la investigadora, a los trabajadores. En este primer contacto, la investigadora explicó de manera general los objetivos de la investigación, el procedimiento a seguir así como la posibilidad de entrevistar a las personas en las empresas respectivas. A su vez, los contactos identificaron a aquellos trabajadores que vivieran cerca o lejos de su centro de trabajo. Una vez identificados, la investigadora fue notificada y se acordó el día y la hora para la realización de las entrevistas en los centros de trabajo. Los trabajadores participantes pertenecen a cuatro giros organizacionales: a) ingeniería en automatización y control, b) ventas (tienda departamental), c) servicios de salud (laboratorio) y d) educación superior (sector público).

El día de la entrevista se proporcionó a cada participante la siguiente información: 1) breve presentación de la investigadora (nombre y facultad de procedencia), 2) objetivo de la investigación y la duración estimada para la entrevista, 3) su derecho a negarse a participar y retirarse de la investigación una vez que ya hayan comenzado a colaborar, 4) la confidencialidad de la investigación y de sus datos (se les mencionó que su nombre sería cambiado en el reporte final para preservar su anonimato y en cuanto al nombre de la empresa para la que trabajan, de igual modo sería omitido y por último, 5) se les pidió su autorización para grabar en audio la entrevista. Posteriormente, se les preguntó si tenían alguna duda y si estaban de acuerdo en colaborar en el estudio, todos los trabajadores aceptaron participar.

Las entrevistas se llevaron a cabo sin inconvenientes, fueron transcritas para ser analizadas, construir los relatos y derivar las categorías analíticas. A continuación, se detalla el análisis de la información recabada en las entrevistas.

### Análisis de la información

#### Primer análisis

Inicialmente, se procedió con la transcripción de cada entrevista. Posteriormente, se construyó un relato para cada participante (semejante al

capítulo de una novela), en el que se buscó plasmar e interpretar la vivencia subjetiva de los trabajadores respecto a sus condiciones de trabajo, los aspectos materiales de sus trayectos casa-trabajo-casa y los impactos percibidos en su salud física y psicológica. Lo anterior, se hizo con base en la observación hecha por la investigadora del comportamiento de los participantes durante las entrevistas (expresiones faciales, silencios, tono de voz y simbolismos empleados por ellos para describir sus vivencias) y al escuchar nuevamente los audios de cada entrevista. Los relatos construidos para cada participante pueden consultarse en el anexo 1.

Cada uno de los relatos se centró en un sujeto individual y se analizó la narración que cada persona realizó durante las entrevistas sobre sus experiencias en relación con los traslados casa-trabajo-casa.

En la presente investigación, se buscó enfatizar en los relatos la voz de cada persona entrevistada y por consiguiente, se procuró construirlos lo más cercanos posibles a las palabras de los entrevistados, minimizando la intervención de la investigadora en los textos.

### **Segundo análisis**

Una vez que se obtuvo el conjunto de datos de las entrevistas y los relatos, se comparó la información obtenida tratando de dar una denominación común a un conjunto de datos que comparten una misma idea. A este proceso se le llama codificar, el cual supone leer y releer los datos para descubrir relaciones y de este modo, codificar ya implica interpretar (Soneira, 2006).

En un inicio, los códigos pueden provenir tanto de las lecturas y los conocimientos teóricos del investigador o, mejor aún, del lenguaje y las expresiones utilizadas por las personas. Al principio se compara entrevista contra entrevista y de aquí surgen las categorías, por tanto, no hay categorías previas a la investigación, o variables (ni dimensiones o indicadores) preconcebidas (Martínez, 2006).



El proceso de codificación siempre supone un corte o fractura de los datos. Por un lado, permite la identificación y agrupación de la información descontextualizándola, esto es, extrayéndola del texto original. Por otro lado, permite recuperarla en un nuevo texto (recontextualización) a fin de formular nuevas interrogantes y así, descubrir sus propiedades y dimensiones (subcategorías).

Con la finalidad de categorizar la información recabada en las entrevistas, una vez terminados los relatos, se procedió a organizar la información contenida en ellos en tres grandes categorías analíticas referidas tanto a los aspectos materiales de los trayectos (transporte público y automóvil), las condiciones de trabajo de los participantes y los impactos percibidos en la salud física y psicológica así como las vivencias subjetivas. A su vez, dichas categorías se subdividen para abarcar la riqueza de la información recabada. El procedimiento antes descrito corresponde a una codificación abierta (Soneira, 2006), la cual consiste en generar categorías de información iniciales sobre el fenómeno estudiado segmentando la información. Dentro de cada categoría, el investigador encuentra diversas propiedades, o subcategorías.

En la tabla 2 se presentan las categorías y subcategorías de análisis.

Tabla 2. Categorías y subcategorías analíticas empleadas en el segundo análisis.

**Categoría 1. Condiciones materiales de los trayectos**

| <b>Subcategorías:</b>   |  |
|---|--|
| <b>a) Calidad y eficiencia del transporte público urbano.</b> | I. Transporte incómodo, obsoleto y en malas condiciones. |
|   | II. Condiciones de seguridad.                            |
|   | III. Transporte insuficiente y lento.                    |
|   | IV. Operadores de transporte público.                    |
|   | V. Causas de las malas condiciones del                   |



transporte público.

VI. Alteraciones debidas al clima.

## b) Tarifas

### Categoría 2. Condiciones de trabajo

#### Subcategorías:

- a) Políticas de puntualidad.
- b) Forma de contratación.
- c) Características del trabajo.
- d) Prestaciones.
- e) Oportunidades para cambiar de sede laboral.
- f) Automóvil de la empresa.
- g) Transporte empresarial.
- h) Horarios de trabajo.

### Categoría 3. Impactos a la salud percibidos

#### Salud física (subcategorías)

- a) Alteraciones del sueño.
  - I. Dificultades para conciliar el sueño.
  - II. Somnolencia diurna.
- b) Fatiga.
- c) Adaptación para dormir poco tiempo.
- d) Padecimientos gástricos.
- e) Hábitos alimenticios poco saludables.
- f) Molestias en extremidades.
- g) Alteraciones psicosomáticas.

#### Salud psicológica (subcategorías):

- a) Alteraciones afectivas
- b) Estrés
  - I. Estrategias de afrontamiento del estrés producido por los traslados.
  - II. Estrés producido por embotellamientos.
  - III. Alteraciones psicosomáticas derivadas del estrés.



c) Disminución del rendimiento en el trabajo.

d) Ansiedad.

e) Mecanización de la vida.

f) Ritmo de vida acelerado.

g) Desequilibrio vida – trabajo.

#### **Categoría 4. Violencia en el transporte público**

##### **Subcategorías:**

a) Violencia vivida o presenciada.

b) Asaltos.

FUENTE: Elaboración propia.



## Capítulo 5.

### Resultados y análisis de los resultados

Este capítulo tiene como objetivo describir los resultados obtenidos en la investigación después de haber realizado el análisis de los relatos y del contenido de las entrevistas. Los datos se presentan en tres secciones generales, tomando como referencia los tres objetivos específicos: interpretar la vivencia subjetiva de las condiciones materiales en que suceden los traslados casa – trabajo – casa (características del transporte público), la interpretación de la vivencia subjetiva relacionada con las condiciones de trabajo y los traslados casa-trabajo-casa y los impactos percibidos de los traslados casa-trabajo-casa en la salud física y psicológica. Cabe mencionar que para cada una de las categorías de análisis se presentan por separado los resultados de los trabajadores que viven lejos de su centro de trabajo y de quienes viven cerca.

#### **I. Descripción de resultados para la categoría condiciones materiales de los trayectos (Transporte público y automóvil)**

A continuación se presenta la descripción de los resultados para la categoría “condiciones materiales de los trayectos”. En ésta se consideraron los siguientes elementos de análisis: a) Calidad y baja eficiencia (transporte incómodo, obsoleto y en malas condiciones, inseguro; insuficiencia y lentitud, irresponsabilidad de los operadores en la conducción y alteraciones debidas al clima) y b) tarifas.

Cabe mencionar que los resultados a su vez, están divididos en dos subcategorías de análisis: los trabajadores que viven lejos de su lugar de trabajo (más de una hora) y los trabajadores que viven cerca de su lugar de trabajo (menos de una hora).

#### ***Trabajadores que viven lejos de su centro de trabajo***

En esta categoría, se encuentran Bernardo, Julio, Enrique, Miguel y Monserrat, en los casos de Bernardo y Enrique, ambos pasaron de vivir lejos de

sus respectivos centros de trabajo a vivir cerca, por lo cual serán analizados en ambas categorías. Cabe mencionar que en el caso de Miguel, él vivía a menos de veinte minutos de su lugar de trabajo y en la actualidad vive a 3 horas de distancia (debido al otorgamiento de un crédito hipotecario). A continuación se describen los medios de transporte utilizados por los participantes, los tiempos de recorrido, así como la distancia en kilómetros que recorren a diario.

La distancia recorrida en kilómetros así como el tiempo de traslado para cada uno de ellos se muestra en la tabla 1:

Tabla 1. Lugar de trabajo, de residencia, distancia recorrida y tiempo de traslados.

| Participante      | Lugar de trabajo                       | Lugar de residencia                        | Distancia recorrida (en kilómetros) | Tiempo de traslados (en horas)        |
|-------------------|--|--|-------------------------------------|---------------------------------------|
| <b>Bernardo</b>   | Ciudad Universitaria (antes)           | Colinas de San Mateo, Naucalpan, Edo. Méx. | 31 kilómetros                       | 2 hrs a 2 hrs y media.                |
| <b>Julio</b>      | Parque Tezontle, Iztapalapa, CDMX      | San Lorenzo Acopilco, Cuajimalpa           | 34 kilómetros                       | 2 hrs y media a 2 hrs y 45 minutos.   |
| <b>Enrique</b>    | Interlomas (antes)                     | Juan Escutia, Iztapalapa                   | 33 kilómetros                       | 2 hrs con 15 minutos a 2 hrs y media. |
| <b>Miguel</b>     | Guadalupe del Moral, Iztapalapa, CDMX. | San Buenaventura, Ixtapaluca, Edo. Méx.    | 29 kilómetros                       | Tres horas.                           |
| <b>Montserrat</b> | Colonia del Valle, CDMX.               | San Vicente Chicoloapan, Edo. Méx.         | 32 kilómetros                       | Tres horas.                           |

Fuente: Elaboración propia

Por otra parte, los medios de transporte utilizados por los participantes, así como el número de transbordos que realizan se muestran en la tabla 2.

Tabla 2. Medios de transporte utilizados y transbordos realizados por los participantes

| Participante      | Medio (s) de transporte utilizados                      | Cantidad de transbordos realizados  |
|-------------------|---|---|
| <b>Bernardo</b>   | Metro, microbús.  | 1. Colinas de San Mateo – Metro Toreo<br>2. Metro Toreo – Metro Hidalgo<br>3. Metro Hidalgo – Metro CU<br>4. Metro CU – Dependencia (transporte interno)              |
| <b>Julio</b>      | Metro, combi, microbús, camión, taxi (si es necesario). | 1. San Lorenzo Acopilco – Metro Chapultepec.<br>2. Metro Chapultepec – Metro Iztacalco<br>3. Metro Iztacalco – Parque Tezontle.                                       |
| <b>Enrique</b>    | Metro, combi, transporte de la empresa.                 | 1. Metro Canal de San Juan – Pantitlán<br>2. Pantitlán – Metro Chabacano<br>3. Metro Chabacano – Toreo<br>4. Metro Toreo – Interlomas                                 |
| <b>Miguel</b>     | Combi, microbús, taxi (si es necesario).                | 1. San Buenaventura – Metro Agrícola<br>2. Metro Agrícola – Eje 6   |
| <b>Montserrat</b> | Metro, combi, taxi (si es necesario).                   | 1. San Vicente Chicoloapan – Metro Aeropuerto<br>2. Metro Aeropuerto – Centro Coyoacán/Patricio Sáenz<br>3. Centro Coyoacán (taxi)/Patricio Sáenz (caminar) – empresa |

Fuente: elaboración propia

Como se observa, todos los participantes realizan diariamente viajes multimodales para llegar a sus centros de trabajo, es decir, combinan distintos modos de transporte pues la distancia que deben recorrer es muy larga como para transitarla con un solo modo de transporte.

#### 1. Calidad y eficiencia del transporte público

Todos los participantes coincidieron en que el transporte público es en general, de mala calidad porque es lento, obsoleto, carece de mantenimiento y la ciudad ha crecido frenética y caóticamente. A continuación se describen los resultados para cada una de estas subcategorías.

##### a) Transporte incómodo, obsoleto y en malas condiciones

Enrique considera que el transporte (combis) es incómodo y provoca adoptar posturas forzadas, además de que carece de medidas de seguridad:



(...) en la combi el servicio era nefasto, ya casi va uno 'de agulita'...va uno la mitad sentado y la mitad en el aire y va uno chueco, en fin...se arrancan y va uno para atrás, y se frenan y va uno para adelante (...) van sobresaturados en un asiento que según ellos es para cuatro personas y realmente es para tres cuando mucho (...)

Julio por su parte, también vive cada día las malas condiciones del transporte público, el camión que aborda diariamente no tiene el espacio suficiente para ir cómodamente (aunque vaya sentado):

(...) es un camión de pasajeros urbano promedio, en algunos vas cómodamente sentado, tienes el espacio suficiente entre las piernas y el asiento de enfrente, hay otros que por meter más asientos, sacrifican tu comodidad como pasajero, vas como pollito rostizado, con las piernas arriba, o sea, te sientas tú, pones tu mochila y hasta ahí, vas apretado, cuando vienes así (de a pollito rostizado) tus piernas se entumecen por el viaje largo, vienes presionando tus piernas con tu abdomen y mochila (...)

Además, Julio considera que los microbuses ya agotaron su tiempo de vida útil:

(...) los microbuses ya son obsoletos, ya dieron más del mil por ciento de lo que tenían que dar, ya el asiento está vencido, ya te vienes sentando casi, casi en un bote, en una laminita, o sea, realmente ya son equipos que ya deben pasar a la chatarrería (...)

Después de estar parado por diez horas en el trabajo, la incomodidad del transporte público incrementa la fatiga en Julio (especialmente en sus piernas).

Por otro lado, Enrique asegura que los viajes en el metro son todo un "viacrucis", debido – entre otros aspectos – a las pésimas condiciones de los vagones:



(...) los ventiladores de dentro del vagón si funciona uno, qué bien y si no, se asa uno, y más si está lloviendo, la gente que viene sentada no quiere abrir las ventanas porque se moja (...)

Miguel coincide con Enrique y Julio, opina que el transporte (combis) es incómodo e inadecuado para los pasajeros:

(...) “Realmente el transporte está hecho para ser incómodo, es muy pequeño (...) muchas veces los asientos que son de tres meten cuatro, los que son de cuatro, meten cinco, entonces vas muy incómodo (...) si eres de los primeros pues ya te acomodas, pero si eres el último pues ya vas volando” (...)

#### b) Condiciones de seguridad del transporte público

Cada día, Julio arriesga su vida al viajar en el transporte público, debido a su necesidad de llegar a tiempo a su trabajo, aborda el camión repleto de personas “colgado” (de a mosca) sin importar el gran riesgo de accidente que esto implica:

(...) el camión va repleto (aproximadamente con 42 personas sentadas y 80 de pie), recorre literalmente la cima de un cerro: a esa hora de la mañana los camiones vienen hasta el full (muy llenos) y pasa el RTP que me deja en Tacubaya, hay veces que si te puedes subir, vienes literalmente de a mosca, prácticamente vas colgado tres, cuatro kilómetros (...) la mayoría de la gente que venimos de lejos, traemos mochila porque sabes que te la vas a aventar colgado, te la cuelgas a la espalda y te vienes agarrando a veinte uñas (...)

A pesar de este gran riesgo, Julio siente que no puede hacer nada al respecto y su vida depende del conductor:

(...) ¿qué puedo opinar de un riesgo que sé que es latente, que ahí está?, que sé que por la imprudencia, por ganar pasaje de un pseudo operador tanto podemos llegar, como podemos irnos a...(...)





Por otra parte, en el caso de Bernardo, para él viajar en metro ya era un riesgo debido a que padecía de crisis epilépticas:

(...) “¿qué tal si me hubiera dado una crisis en el andén?, pude caerme a las vías, no sé” (...)

Este temor de Bernardo provenía de que en alguna ocasión una crisis le dio estando dentro de una estación del metro y cuando despertó casi no recordaba nada del hecho.

### c) Transporte insuficiente y lento

Julio considera que los medios de transporte existentes en la Ciudad de México no han beneficiado en mucho a la población, ya sea por ser contaminantes (como en el caso del Metrobús), insuficientes y de baja capacidad (como en el caso del Metro, que tiene pocas rutas y además carece de mantenimiento):

(...) son ocho vagones, a los que en promedio les caben trescientas, cuatrocientas personas en un vagón, en horas pico llega a haber hasta seiscientas personas en un vagón (...)

Según sus cálculos las otras modalidades de transporte también son de cupo limitado y por tanto insuficientes:

(...) en un metrobús ¿cuánta gente puede entrar?, trescientas en horas pico (que son las que manejamos normalmente a la entrada y salida del trabajo), un micro ¿cuántos asientos le caben?, veinticuatro personas, en horas pico, ¿cuántas personas vamos ahí dentro?, ¿sesenta, cincuenta?, ¿más los que van arriba? (...)

Aunado a esta baja capacidad, Bernardo afirma que el metro es muy lento:

(...) “si tenía suerte, esperaba en el andén cinco minutos, si no, hasta media hora para abordar” (...)

Por su parte, Enrique cree que el problema del transporte público en la Ciudad de México se debe a que la cantidad de población ya rebasó su capacidad

y en consecuencia, éste es insuficiente, a pesar de contar con otros medios de transporte (combis, microbuses, camiones RTP, trolebuses eléctricos). Además, considera que las personas no tienen educación pues no permiten bajar, aunque se les diga ‘con permiso’, y con frecuencia, eso retrasa la marcha de los trenes.

#### d) Operadores de transporte público

Gran parte de los entrevistados afirma que los operadores del transporte público son irresponsables e imprudentes.

Enrique considera que los operadores son irresponsables y que están más interesados en sus ganancias económicas que en la seguridad de los pasajeros:

(...) las personas que conducen además de ser muy jóvenes, son imprudentes, conducen muy rápido y con tal de ganar más dinero descuidan la seguridad de los pasajeros (...)

Por su parte, Julio opina que los mismos operadores son quienes hacen los traslados aún más lentos, debido a presiones propias de su ocupación:

(...) en lo que llegas a la primera parada del micro ellos tienen que hacer un tiempo, de parada en parada (...) tienen checadores en el transcurso de las rutas, que les avisa ‘fulano de tal te lleva por tres, cuatro minutos, mengano te lleva por cinco, diez minutos’, entonces ellos ‘se aplastan’, lo cual significa no acelerar, dejar que la gente vaya volviendo a juntarse para él pasar (...)

En el caso de Monserrat opina que en los operadores recae toda la responsabilidad de la seguridad de todos los pasajeros:

(...) las peseras agarran la vía rápida y van muy fuertes, entonces este tipo de cosas causan algún accidente, entonces ¡ay nada más le pido a Dios que le dé buena pata para el freno!, y que lleve buenos frenos para que no nos estampemos en algo (...)

Además, Monserrat considera que la calidad en el servicio del transporte público empieza desde el trato que el operador brinde a los usuarios:



(...) como dicen ‘en la viña del Señor hay de todo’, hay unos que traen la combi perfecta, el servicio es amable, porque desde que el chofer te está escuchando que vas a bajar, que está atento a su trabajo, yo digo que es la atención del que le gusta hacer su trabajo porque hay choferes que yo estoy escuchando que le están diciendo que van a bajar, y le acelera y se va hacia la alta, entonces tú dices ‘¿qué le pasa, qué no está escuchando!?’ yo luego me he atrevido a decirle ‘oiga, van a bajar en tal lado...ah, es que yo no escuché’ y ya entonces ‘¡hablen fuerte!’ y te regañan ¿no? (...) muchos han acondicionado sus combis y ponen como que un altavoz y te contestan ‘entendido’ en la pesera que va de Boulevard Aeropuerto hasta Mixcoac, ahí es un poquito más servicial el transporte, a lo mejor porque es directo o más bien ellos tratan de dar ese plus, no permiten que un chofer se suba con playera, que ande greñado y como que identificas esos tres patanes que existen en esa ruta y a veces, te vas porque sabes que ellos se van rápido, entonces dices ‘¡ya es tarde!’ (...) creo que depende el chavo porque también comprendemos que trabajan unos todo el día y obvio, creo que no están ni de humor, pero ésa ya no es nuestra culpa (...)

e) Causas de las malas condiciones del transporte público:

Los participantes atribuyen a distintas causas las malas condiciones del transporte público.

Julio afirma que una de las causas por las cuales no se puede progresar en la Ciudad de México es la corrupción:

(...) “tú sabes que la Ciudad de México es la ciudad del surrealismo, en donde todo pasa y nada sucede, la mordida es primero” (...)

Además, Julio (por su experiencia como supervisor de control de calidad en el sector de la construcción), sabe que la ciudad padece de una mala planeación (política, geográfica y medioambiental), lo que genera que el transporte sea disfuncional, caro y totalmente en desuso.



En este sentido, Monserrat considera que la ciudad cuenta con vialidades en mal estado y saturadas:

(...) no han hecho una vialidad buena, creo que mejoró un poco cuando pararon a los camiones grandotes que de seis a diez no iban a circular por el carril central... y funcionó perfectamente, pero cuando volvió todo, volvió el tráfico (...)

También, piensa que el 'estrés del tráfico' se debe al exceso de automóviles en circulación como consecuencia de las facilidades que las agencias automotrices dan a los consumidores para la adquisición de vehículos:

(...) fue a partir del dos mil cinco, que fue el estrés del tráfico en todos lados, por el área de autofinanciamiento, facilidades de carros, porque antes no había tantos carros, y ahora los carros son pero...hasta para aventar para arriba, mucho carro (...)

Por otra parte, Enrique también cree que por los bajos salarios las personas no pueden solventar ni exigir un mejor transporte:

(...) "si tuviéramos un mayor sueldo mínimo, tendríamos que exigir un mejor transporte" (...)

En este mismo sentido, Monserrat opina que debido a los bajos salarios, las personas se ven obligadas a irse lejos a trabajar a fin de mejorar su salario:

(...) yo fui a la feria del empleo de San Vicente, ¡no, no, no!, en primera no había nada para mí, o sea, te dicen una feria de trabajo, pero no hay alternativas, el salario es muy bajo te pagaban 750 a la semana y era de siete de la mañana a seis de la tarde, eran demasiadas horas de trabajo y todavía algunos era trabajar en sábado (...) el salario se me hizo muy bajo, los que te andan pagando más o menos es en el Distrito (...) entonces, creo que la mayoría por eso vamos tan lejos a trabajar, a buscar aunque sea un poquito de bienestar para tu familia (...) yo le digo a mi hermana, pues que Dios me preste fuerzas sobre todo para seguir yo yendo y viniendo (...)

En el caso de Miguel, él reconoce que la calidad del transporte público también depende de la zona geográfica y observa diferencias marcadas entre la Ciudad de México y el Estado de México, donde en la primera las tarifas son más bajas y además hay más variedad de transporte para trasladarse, mientras que en el Estado de México es lo contrario:

(...) “esto – el transporte – no está controlado, yo lo veo más en el Estado, estás en el DF pues es más barato de entrada y entonces como que es más fácil que te puedas mover y en el Estado pues no, por ejemplo, a San Buenaventura nada más son como tres lugares que ofrecen esa ruta y por lo tanto, pues te tienes que acomodar a lo que les dicen, si no ¿cómo llegas?, y en el DF si no llegas en un lado, pues otro transporte, o sea, le buscas y allá no” (...)

En tres de los participantes que viven lejos de su centro de trabajo se observa que se trasladan del Estado de México (lugar de residencia) a la Ciudad de México (lugar de trabajo). En la siguiente tabla se muestran los municipios de residencia así como los lugares de destino de los participantes:

Tabla 3. Municipios de residencia y lugares de destino de los participantes.

| Participante     | Municipio de procedencia | Lugar de destino        |
|------------------|--------------------------|-------------------------|
| <b>Bernardo</b>  | Naucalpan, Edo. Méx.     | Coyoacán, CDMX          |
| <b>Enrique</b>   | Iztapalapa, CDMX         | Huixquilucan, Edo. Méx. |
| <b>Miguel</b>    | Ixtapaluca, Edo. Méx.    | Iztapalapa, CDMX        |
| <b>Monserrat</b> | Chicoloapan, Edo. Méx.   | Benito Juárez, CDMX     |
| <b>Julio</b>     | Cuajimalpa, CDMX         | Iztapalapa, CDMX        |

Fuente: Elaboración propia

La información concentrada en la tabla anterior coincide con lo planteado por Schteingart e Ibarra (2016) con respecto a que la actividad humana en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM) se encuentra dispersa en todo su territorio, lo cual obliga a que la gran mayoría de la población se desplace relativamente lejos de su lugar de residencia para ir a trabajar. Las diez unidades político – administrativas de la ZMCM que atraen más población trabajadora son siete alcaldías de la Ciudad de México: Iztapalapa, Cuauhtémoc, Gustavo A.

Madero, Miguel Hidalgo, Álvaro Obregón, Coyoacán y Benito Juárez y tres municipios del Estado de México: Ecatepec, Naucalpan y Nezahualcóyotl.

f) Alteraciones debidas al clima

Debido a las condiciones materiales antes descritas, los sistemas de transporte público tienden a colapsar o fallar particularmente en época de lluvias. Todos los participantes afirmaron que en dicha condición, sus tiempos de traslado se incrementan. En el caso de Julio, esto está totalmente fuera de su control, sabe que el metro se inunda y va más lento de lo normal:

(...) no es tanto lo que tú pienses llegar a tu casa, sino a qué hora vas a pasar los puntos que son conflictivos: mi primer conflicto es llegar a Iztacalco, llego a Chapultepec, tomo el camión, la primera afectación está en Los Pinos en el paso a desnivel que se encharca, la otra es el entronque entre Observatorio sobre Constituyentes en el paso a desnivel, ahí se hace el cuello de botella, el otro está en la SEDESOL, en la tercera sección de Chapultepec, en el Colegio de Arquitectos de México, ahí es donde se hace otro, hay un encharcamiento antes de llegar a una editorial (...)

Enrique por su parte, afirma que el servicio del metro es aún peor:

(...) es desesperante venir en el metro y que su avance sea lento en la estación y entre estación y estación: “pasando Pino Suárez, sale a superficie y a vuelta de rueda, y que luego, va de regreso el metro, porque ya se patinaron las llantas, quién sabe qué tanto relajo hacen y otra vez, es un caos” (...)

Además, la lluvia incrementaba su tiempo de traslado hasta en tres cuartos de hora y entonces, era necesario poner “chonguitos” para que ya haya pasado la tormenta cuando él saliera de trabajar.

En este sentido, Bernardo expresó que no sólo la lluvia podía causar alguna afectación en el transporte:



(...) “eran los factores de la suerte ¿no? porque hasta podría ser un día que no estuviera lloviendo pero porque había una manifestación ya era que llegaba tarde o iba lento el transporte, entonces sí, eran muchos factores (...)

Del mismo modo que los otros participantes, Miguel también “sufrir” en época de lluvias debido a las inundaciones en la zona de Santa Martha, para él son inevitables, pues necesariamente debe atravesar esta zona para llegar a su casa:

(...) “si llueve en la zona de Santa Martha, no hay paso hasta que baja el agua, lo cual toma mucho tiempo, pues te tienes que esperar porque no hay forma de pasar, entonces ahí te esperas una o dos horas; el tráfico se hace un poquito más pesado, entonces sí te llevas ya tres, tres horas y media o cuatro horas” (...)

Por su parte, Monserrat afirma que disfruta mucho la lluvia y la considera un fenómeno natural, sin embargo, cuando llueve, sus tiempos de traslado pueden duplicarse o incluso triplicarse:

(...) salgo a las seis del trabajo y si no hay tráfico ni nada, yo estoy aquí a las ocho, con las lluvias ¿qué pasa?, van a atrasar mi llegada a casa, si yo tenía previsto llegar a las ocho, nueve de la noche, vengo parando aquí como diez y media, dos horas y media o hay veces que más (...) ¡cuando llueve! serían cuatro horas, tan sólo esperar la combi ahí en Aeropuerto, cuando llueve hay veces que da la vuelta toda la calle y hasta la otra esquina me ha tocado agarrarla (...) a veces que tan sólo para llegar a la vuelta te avientas dos horas (...) cuando está muy pesado para salir nada más al metro Zaragoza, se hacen cuarenta y cinco minutos, unos son bien listos y le brincan y rápido salimos, pero los que van atrás, atrás, atrás ya sales del metro Zaragoza, vas a pasito pero llegas y ya tomas la parte más libre que ya no hay semáforos, ya es más rápido; si el chofer es inteligente y se va por atrás y demás, ya se ahorró el tráfico de Los Reyes, entonces pues ya ahí ya ahorramos y



dices '¡Hijos, si lo tomé a las nueve y dimos vuelta, llego aquí diez y media!', pero si no, hay veces que vamos llegando cuarto para las doce y cuando ha estado muy feo, a mí me tocó una vez muy, pero muy, muy feo llegué aquí a las doce y media de la noche! (...)

Para ella, no solamente se incrementan sus tiempos de traslado, sino también los costos:

(...) en Boulevard Aeropuerto las que se vienen por la autopista o las que se vienen por Los Reyes, entonces hay veces que pues sí te impacta económicamente porque muchos dicen '¡Hijos, si está lloviendo la Zaragoza va a estar inundada, mejor nos vamos por la autopista!', entonces, económicamente, ya pagas veinticinco pesos de la pesera directa; pero hay veces que es más tardado porque también se inunda del lado de Aragón, entonces pues finalmente a veces también hay un atraso...sí llegas más cansada y hay veces que te tienes que bañar porque ya vienes mojada y pues ya a dormir (...)

## 2. Tarifas

Todos los participantes coinciden en que las tarifas del transporte público son altas (sobre todo para quienes viven en el Estado de México y se trasladan a trabajar en la Ciudad de México), en promedio gastan \$40 pesos diarios, esta cantidad aumenta en función de varios factores como horario, lluvias, entre otros.

En el caso de Enrique, antes de cambiar su sede de trabajo, gastaba cuarenta y seis pesos diarios, la mitad de un salario mínimo, y multiplicado a la semana, al mes, al año, más el tiempo. Además, afirma que a pesar de que la tarifa del metro se incrementó supuestamente para mejorar el servicio, las cosas no han cambiado porque sigue sobresaturado y sigue habiendo vagoneros (vendedores). Del mismo modo, Bernardo anterior a su cambio de sede, gastaba cincuenta pesos diarios en pasaje.

Mientras que para Julio, se identifica que existe un gasto importante, y gran parte de sus ingresos se destina al pago de sus pasajes:





(...) ¿Me impacta en el bolsillo? ¡Sí! Porque no estás preparado para afrontar un gasto de ochenta pesos, además del transporte que ya pagaste, de lo que consumiste en el día, el transporte en la mañana, el metro, la combi, lo que gastas para comer, de regreso la combi, el metro y el camión (...)

Además, para él, su gasto se incrementa si en las noches no llega a determinada hora al paradero del camión que lo lleva a su domicilio, cuando eso ocurre, se ve en la necesidad de abordar un taxi:

(...) “Si alcanzaste el camión de las once ya la hiciste y si no, pues vete a Tacubaya y tienes que desembolsar ochenta pesos para la casa, en promedio de pasajes son cincuenta pesos al día, a esos cincuenta pesos aumentale los ochenta, se va a ciento treinta” (...)

Miguel por su parte, también comparte la opinión de Julio, Bernardo y Enrique, considera que las tarifas del transporte público son muy elevadas; y además, observa una gran diferencia entre la Ciudad de México y el Estado de México:

(...) “la tarifa está muy elevada, más en el Estado, tanto en el DF no, pero en el Estado sí es mucho, yo tan sólo pago de ahí de San Buena para Agrícola diecinueve pesos y ya de Agrícola para acá, pues ya cinco cincuenta y ya de ida, de aquí de Eje seis a Santa Martha son seis pesos, siete y de ahí para San Buena son trece, entonces son como cuarenta pesos diarios, y eso si no me quedo dormido y me paso” (...)

En el caso de Monserrat, también observa la diferencia de tarifas entre el Estado de México y la CDMX, donde las tarifas son más elevadas en el primero:

(...) El Estado de México siempre ha sido muy caro a comparación del Distrito Federal, yo digo que las distancias son más largas y siento que por el tráfico por eso son a lo mejor altas, por el gasto de gasolina...no sé, pero en el Estado de México y en provincia es carísimo el

transporte, porque tan sólo, el pasaje mínimo son diez pesos, yendo a donde vayas son diez pesos, en un servicio directo si tú vas de aquí a la esquina, son diecinueve pesos, pero se me hace caro para el tipo de salario que llegamos a tener, es caro para los bolsillos de todos, porque tan sólo una directa diecinueve pesos, una por autopista veinticinco pesos y cuando está muy lleno tienes que irte a San Lázaro y venirte por Texcoco, entonces, ahí se encarece más (...) Ahorita con el incremento que hubo, como yo no estaba aquí en la ciudad, yo regresé en junio, yo antes gastaba cincuenta pesos diarios, ida y vuelta y ahorita son ochenta pesos de pasaje (...) sí impacta, porque agarro todo directo, el tipo de forma que me voy a trabajar sería menor si yo me voy de aquí a un metro y me traslado en puro metro, gastarían creo que los cincuenta pesos diarios.

**b) Trabajadores que viven cerca de su centro de trabajo**

En esta categoría, se encuentran Bernardo, Enrique e Israel, en los casos de Bernardo y Enrique, ambos solicitaron un cambio de sede laboral más cercana a sus respectivos domicilios.

La distancia recorrida en kilómetros así como el tiempo de traslado para cada uno de ellos se muestra en la tabla 5:

Tabla 5. Lugar de trabajo, residencia, distancia recorrida en kilómetros y tiempo de traslados.

| Participante    | Lugar de trabajo                  | Lugar de residencia                        | Distancia recorrida (en kilómetros) | Tiempo de traslados (en horas) |
|-----------------|-----------------------------------|--|-------------------------------------|--------------------------------|
| <b>Bernardo</b> | FES Acatlán                       | Colinas de San Mateo, Naucalpan, Edo. Méx. | 4.1 kilómetros                      | 30 minutos.                    |
| <b>Enrique</b>  | Parque Tezontle, Iztapalapa, CDMX | Juan Escutia, Iztapalapa                   | 6.1 kilómetros                      | 20 minutos.                    |
| <b>Israel</b>   | Guadalupe                         | Ejidos de San                              | 25 kilómetros                       | 21 minutos                     |

|                          |  |                                |
|--------------------------|--|--------------------------------|
| del Moral,<br>Iztapalapa | Pedro Mártir, San<br>Andrés<br>Totoltepec,<br>CDMX | (mañana)<br>45 minutos (tarde) |
|--------------------------|--|--------------------------------|

Fuente: Elaboración propia

Tabla 6. Medios de transporte utilizados por los participantes

| Participante    | Medio (s) de transporte utilizados   |
|-----------------|--------------------------------------|
| <b>Bernardo</b> | Microbús o caminar (sin transbordos) |
| <b>Enrique</b>  | Metrobús (sin transbordos)           |
| <b>Israel</b>   | Automóvil                            |

Fuente: elaboración propia.

Se observa que para este grupo de participantes, los tiempos de recorrido, la distancia y el número de medios de transporte utilizados se reducen significativamente. A continuación, se describen los resultados.

### 1. Traslados más tranquilos

Para los tres participantes, dado que sólo utilizan un medio de transporte, evitan las aglomeraciones, sus trayectos son más tranquilos o pueden incluso, llegar caminando a su centro de trabajo. En el caso de Bernardo, caminar le ha traído efectos positivos:

(...) “si me voy caminando hago ejercicio y me ayuda a relajarme un poco, la desventaja es de que si salgo tarde, tendría que llegar corriendo” (...)

### 2. Bajos costos

Bernardo antes de solicitar su cambio de sede laboral, gastaba cincuenta pesos diarios de pasajes, ahora se sorprende de que ya puede guardar dinero, si llega o regresa del trabajo caminando no gasta en pasajes, y si aborda el microbús, sólo paga \$20 pesos (de ida y vuelta), lo que representa un ahorro de poco más del cincuenta por ciento.

Mientras que Enrique pasó de gastar cuarenta y seis pesos diarios (\$230 semanales) a sólo gastar \$12 pesos (\$60 semanales), lo que representa un ahorro del más del 60 por ciento.

El caso de Israel contrasta con los participantes anteriores, pues el automóvil es más caro que el transporte público, debido a los altos precios de la gasolina, que desde su punto de vista, se deben a la incompetencia y holgazanería del personal de PEMEX (él ha laborado en refinerías). Además, ahí existe compadrazgo sobre todo por parte del sindicato, lo cual causa una influencia negativa en toda la plantilla y se convierte en un lastre para el gasto federal. En consecuencia, Israel afirma que en las refinerías los quemadores de gas no lo procesan como se debe y éste se quema y se desperdicia:

(...) entonces dices 'oye wow, o sea, aquí es donde se está perdiendo todo, entre empleados, instalaciones, o sea todo se va haciendo una sumatoria y que lamentablemente nosotros absorbemos ese costo (...).

A fin de obtener los mayores beneficios del automóvil, Israel está convencido de que es necesario saber elegir el más adecuado a las necesidades de cada quien, definir para qué se quiere y utiliza los conocimientos de su maestría en economía para sustentar su punto de vista:

(...) no por nada tengo la maestría en economía, es el valor de costo – beneficio, mucha gente al elegir un auto lo elige porque le gusta, es el de moda, pero nunca se ponen a pensar cuánto rendimiento da, cuánto es de mantenimiento, qué tan confiable es (...).

En su caso, para decidirse por uno u otro vehículo, se fija en qué tan confiable es, que tenga un buen rendimiento de combustible, que los mantenimientos no sean tan caros y que sea de cierta armadora. Todo ello se debe tener en consideración a fin de reducir los costes del automóvil.

### 3. Mala calidad del transporte



A pesar de que el transporte sigue siendo un poco tardado, ya no les causa problema alguno a los participantes, pues como los tiempos de traslado se redujeron considerablemente, las fallas del transporte son tolerables.

En el caso de Bernardo, tiene dos opciones caminar o abordar el microbús:

(...) “me lleva más rápido el microbús, pero la desventaja es de que en ocasiones se llena mucho y pues no me agrada, o tarda mucho en pasar, entonces la ventaja de que si me voy caminando es que hago ejercicio y me ayuda a relajarme un poco” (...)

Mientras que para Enrique ahora ya no tiene tanta importancia si el metrobús se tarda un poco:

(...) que se tarda un poquito más el metrobús, pues sí a lo mejor, cinco, diez minutos, en lugar de veinte, me hago media hora, pero todavía es accesible” (...)

En el caso de Israel, él prefiere utilizar el automóvil particular justamente porque considera que el transporte público es lento y se tarda mucho. Además, afirma que de utilizarlo, sus tiempos de traslado se triplicarían:

(...) tendría que realizar muchos transbordos utilizaría cuatro camiones, que es uno de aquí de la empresa hacia Ermita, de Ermita a Calzada de Tlalpan, de Calzada de Tlalpan hasta...al paradero del Metrobús La Joya y de ahí, otro ya a la colonia donde vivo, no hay ninguno que sea más directo (...).

#### 4. Comodidad

Enrique por su parte, ya no se cansa por viajar de pie en el metrobús, sus recorridos se redujeron de 2 horas y media a solamente 20 minutos:

(...) “lo que es el metrobús, que lo tomo en Negrete y me bajo aquí en Rojo Gómez; camino de la puerta de la casa al metrobús, camino aproximadamente cuatro calles y ya de aquí de Rojo Gómez para acá pues vienen siendo en total como unas seis, siete calles” (...)



Para Bernardo, aunque el microbús que lo lleva a Acatlán va muy lleno, le resulta tolerable:

(...) “sólo es media hora, diríamos que esa sería la única desventaja y pues ya vale la pena ese pequeño sacrificio ¿no? de ir de pie un rato, pero es diametralmente opuesto, nada que ver con lo que yo estaba viviendo” (...)

Mientras que Israel afirma que el automóvil es muy cómodo porque tiene la libertad de ir o venir a la hora que sea y evita estar bajando, subiendo y cambiar de transporte (goza de una autonomía de movilidad), principalmente cuando va en compañía de su familia:

(...) sobre todo con la familia, yo que tengo un hijo de dos años, le pones su silla y va bastante cómodo (...).

Además, Israel tiene un margen amplio de decisión para elegir cuál es la mejor ruta para trasladarse, lo cual hace con ayuda de la tecnología:

(...) ya me acostumbré a que antes de salir reviso el google maps para ver la ruta por la que originalmente me voy para ver si no está muy congestionada y ver otras (...).

## 5. Seguridad

Solamente Israel mencionó que el automóvil es seguro ya que aunque siempre lleva consigo todas sus identificaciones oficiales y demás pertenencias de valor, no se siente temeroso de ser asaltado (el automóvil se queda resguardado en el estacionamiento de la empresa durante su jornada). Además, en caso de lluvia u otras inclemencias, se siente protegido por éste.

## II. Descripción de resultados para la categoría de condiciones de trabajo (empresa)

Como se mencionó más arriba, los viajes metropolitanos son hechos sociales complejos, que involucran – entre otros aspectos – elementos laborales. En este sentido, la empresa a pesar de no ser señalada por los/las trabajadoras

como una influencia directa en sus traslados casa-trabajo-casa y además es algo ‘externo’ a ellos, sí determina la hora de entrada, de salida, el tiempo para comer, para descansar, para el ocio y así, las personas organizan sus vidas en torno a estos mandatos empresariales: a qué hora deben levantarse, dormirse, comer, convivir con su familia y amigos, etc. Es el mismo rol de un narrador omnisciente en la literatura: aquí la empresa es un tipo de narrador externo, es decir, no es un personaje de la historia, sino alguien ajeno a ella, está, o puede estar en todas partes y tiene la capacidad de poder penetrar la mente de todos los personajes de la historia (en este caso, la empresa tiene la capacidad de penetrar en toda la vida de los/las trabajadoras).

A continuación se presenta la descripción de los resultados para la esfera de condiciones de trabajo (empresa). En esta categoría se consideraron los siguientes elementos de análisis: a) políticas de puntualidad; b) forma de contratación; c) características del trabajo; d) prestaciones; e) oportunidades para cambiar de sede laboral; f) automóvil o transporte empresarial y g) Jornada laboral.

Por otro lado, cabe mencionar que los resultados – al igual que en la categoría anterior - están divididos en dos grandes grupos de análisis: los trabajadores que viven lejos de su lugar de trabajo (más de una hora) y los trabajadores que viven cerca de su lugar de trabajo (menos de una hora).

#### ***a) Trabajadores que viven lejos de su centro de trabajo***

En esta categoría, se encuentran Bernardo, Enrique, Julio, Monserrat y Miguel, en los casos de Bernardo y Enrique, ambos pasaron de vivir lejos de sus respectivos centros de trabajo a vivir cerca, por lo cual serán analizados en ambas categorías.

#### **Descripción de resultados:**

##### **1. Políticas de puntualidad**

Las políticas de puntualidad en muchas ocasiones causan que los trabajadores se esfuercen en no llegar tarde al trabajo, pues representan la

posibilidad de incrementar el ingreso a través del pago de un bono que se obtiene si la persona registra su entrada a una hora ya establecida por la organización. En caso de no hacerlo, aquélla suele penalizar a los trabajadores con descuentos salariales.

En el caso de Bernardo, antes de solicitar su permuta, debía estar en su dependencia a más tardar a las ocho cuarenta y cinco, de lo contrario, le descontaban los minutos de retardo de su salario:

(...) como es una dependencia que está lejos del metro y metrobús, dan una tolerancia de quince minutos a partir de la hora que te tocaba checar (...) en mi caso yo entraba ocho y media y tenía como límite ocho cuarenta y cinco, ocho cuarenta y seis ya era retardo (...) en otras dependencias era de mientras más cercano estuvieras por ejemplo de la estación del metro, eran ya sea diez minutos o cinco minutos o no había tolerancia, tenías que checar a la hora que te tocaba (...) sí te lo descontaban, a los dieciséis minutos te hacían la parte proporcional a tu salario y si todos los días checabas tarde, ocho cincuenta ponle tú, sumaban todos esos veinte minutos de retardo por quincena y ya eso a la quincena era lo que te descontaban de tu salario (...)

Además, Bernardo experimentaba cierta frustración y desánimo porque antes de su cambio de sede, no pudo lograr obtener el tan deseado bono de puntualidad a pesar de esforzarse y salir de su casa con el tiempo suficiente para evitar llegar con retardo:

(...) hay otro programa que es el de puntualidad, que si llegas o no tienes ningún retardo, te dan una compensación a tu salario, obviamente yo nunca me lo gané, nunca me lo pude ganar, por una o por otra razón, o sea por un minuto que llegaras tarde ya no te lo ganabas y me pasaba y eso también me desanimaba que decía, ¡ya estoy lográndolo! y un día por equis o yé, que no pasaba el camión y que me tenía que ir corriendo del metro Universidad al Instituto,





llegaba, checaba y ocho cuarenta y seis, ¡ya...tarde!, me llegó a pasar varias veces (...)

Por su parte, Enrique afirma que su empresa es muy humana y no penaliza los retardos con descuentos salariales, a menos que éstos sean seguidos y más de tres:

(...) la verdad yo como siempre llego temprano no me afecta, pero después de tres retardos obviamente es una llamada de atención, no se penaliza tanto el que ¡ay, te descuento! Porque la empresa sí es bastante humana, considera que si tienes retardos es por algo, entonces sí te preguntan ‘Oye, ¿por qué estás llegando tarde tan seguido?’ sí nos preguntan para ayudarnos a mejorar nuestra calidad de vida (...)

En contraste, Julio experimenta cierta inconformidad porque en este caso, quien no es puntual es la propia empresa al no respetar los horarios de entrada y salida de los trabajadores:

(...) La empresa no te da bono, no maneja sindicato, aquí la empresa en tu contrato te dice que es de once a nueve, pero extraoficialmente, hay jefes que te manejan la entrada desde las nueve y media de la mañana, diez y media de la mañana o las diez de la mañana, y tú vas a salir al cuarto para las diez, o sea, eso es algo que no checa, aquí no hay puntualidad, no hay reconocimiento, es tu trabajo y lo tienes que hacer (...)

Por su parte, Monserrat está viviendo un momento de transición en la empresa para la que trabaja, pues pasará de ser contratada por un outsourcing, a formar parte de la nómina directa de la empresa. Con la finalidad de regular las políticas de puntualidad, la empresa está en proceso de establecer un departamento de recursos humanos que ya ha empezado a funcionar:

(...) antes no había reglas, el horario era de nueve a seis y todos llegábamos nueve y media, diez, diez y media, once, está un checador



y todos checábamos, nos pusieron la huella, la checamos, ahora ya existe un departamento, tiene casi un mes que está funcionando el departamento de Recursos Humanos, entonces, no hay una presentación formal pero ya existe un departamento, nos están evaluando a todos, nos hicieron un estudio socioeconómico, cuánto ganamos (...) dice que tenemos que cumplir con el horario de la empresa, que nos invita a ser puntuales porque sabemos que la puntualidad es el requisito número uno, aunque tú tengas que entrar temprano y no te respeten tu hora de salida, porque pueden dar las seis y tú puedes seguir trabajando, entonces se supone que tenemos que cumplir el horario (...) tenemos que checar horario de entrada, horario de salida de comida, horario de entrada de comida y la salida de la empresa, pero que si yo salgo de la empresa y voy a regresar, tengo que checar mi horario de salida en la huella, las veces que yo salga, tengo que checar (...) pues nos regimos por medio de políticas; estamos en un proceso de gestión de calidad porque se quiere certificar la empresa, entonces empezamos a movernos por manuales de procedimientos, formatos (...)

En el caso de Miguel, por tratarse de un trabajador sindicalizado, las exigencias de puntualidad en la empresa son mayores y las sanciones mucho más punitivas que con el resto de los trabajadores:

(...) son severas, aquí no hay prórroga, aquí tienes que entrar antes de las siete, no hay diez minutos, ni cinco, si no llegas antes de las siete, no entras (...) un minuto, un minuto...si es seis cincuenta y nueve todavía entras, pero ya son las siete ya no entras (...) a menos de que hables con los jefes y digan que te necesitan, que sí es importante tu presencia aquí en la empresa pues va, si no pues (...) si tienes ganado el séptimo día, pues ya no, te lo quitan y aparte pierdes el día (...) (le descuentan un día completo).

Ante este panorama, Miguel hace un gran esfuerzo cada día para evitar el retardo, debe salir de su casa a más tardar a las cuatro cincuenta de la mañana, si sale cinco o diez minutos después de esa hora, entonces se le hace tarde y siente que no alcanza a llegar al trabajo:

(...) si yo salgo diez o cinco minutos después de la hora que te mencioné, tengo que tomar taxi de Agrícola para acá (...) esos diez minutos hacen la diferencia, si salgo en ese tiempo aquí llego seis, seis y media, seis veinte, pero si salgo un poquito más tarde aquí ando llegando justamente seis cuarenta, seis cincuenta o a veces si no tomo taxi, no llego (...)

## 2. Forma de contratación

Las condiciones de trabajo de los participantes (forma de contratación, giro empresarial y jornada de trabajo), se muestran en la tabla 7.

Tabla 7. Condiciones de trabajo de los participantes.

| Participante      | Forma de contratación       | Giro empresarial para el que labora      | Jornada de trabajo  |
|-------------------|-----------------------------|--|---|
| <b>Bernardo</b>   | Trabajador sindicalizado    | Educación (público)                      | 8:30 – 3:00 (L – S)   |
| <b>Enrique</b>    | De base                     | Ventas (servicio al cliente)             | 11:00 – 21:00 (L – S) 2 días de descanso rolados.                         |
| <b>Julio</b>      | De base                     | Ventas (servicio al cliente)             | 11:00 – 21:00 (L – S) 2 días de descanso rolados.                         |
| <b>Montserrat</b> | Outsourcing (en transición) | Servicio al cliente (servicios de salud) | 9:00 – 18:00 (L – V)<br>9:00 – 17:00 (S y D)<br>9:00 – 23:00 (licitación) |
| <b>Miguel</b>     | Trabajador sindicalizado    | Automatización y control (ingeniería)    | 6:10 – 16:30 (L – V)  |

|        |         |                                       |                      |
|--------|---------|---------------------------------------|----------------------|
| Israel | De base | Automatización y control (ingeniería) | 7:00 – 16:30 (L – V) |
|--------|---------|---------------------------------------|----------------------|

Fuente: Elaboración propia.

Como se observa, todos los participantes (excepto Israel) inician su jornada laboral entre 7:00 y 9:00 am, el periodo de tiempo que abarcan las horas pico en la Ciudad de México. A esa hora, el transporte y el tránsito vehicular tienden a colapsar, enlentecer y por tanto, eso obliga a los y las trabajadoras a salir más temprano de sus hogares a fin de llegar puntualmente a sus centros de trabajo. Al respecto, el sociólogo Chanlat (1998, citado en Espinoza, 2012), afirma que la transportación tiene costos sociales, pues la extensión del tiempo para llegar al trabajo tiene implicaciones en la producción, así como el regreso a la vivienda también tiene implicaciones en la recuperación social y biológica.

### 3. Características del trabajo

En el caso de Enrique y Julio, ambos se dedican a las ventas y la atención al cliente, por tanto, su trabajo exige de ellos esfuerzos físicos y psicológicos (trabajo emocional) a fin de mantener la excelencia en la calidad del servicio que tanto valora la empresa para la que trabajan.

En Enrique se identifica la evidente necesidad de dar una buena imagen a los clientes y tratarlos amablemente. Antes de hacer su cambio de sede de trabajo, Enrique percibía que sus traslados lo hacían llegar cansado y malhumorado a su trabajo y por tanto, no estaba “preparado” para atender a sus clientes como se debe:

(...) somos una empresa que principalmente tenemos que dar una buena atención y un buen servicio al cliente, y si no está uno preparado anímicamente para ello, por más que esté el jefe enfrente de uno, no lo hace (...)

Mientras que para Julio, además de la buena imagen y el servicio de calidad se identifica un elemento de fatiga física (que se agudiza con sus largos



traslados al ir de pie por mucho tiempo o ir incómodo en el transporte público), está acostumbrado a estar de pie alrededor de diez horas o más:

(...) aquí nos obligan a estar parados, no nos podemos sentar, solamente el horario que nos podemos sentar es a la hora de la comida, de ahí en fuera tienes que estar parado esperando al cliente, para que llegue y abordarlo, no te puedes sentar, es una de las políticas de este tipo de trabajo (...) tú le tienes que dar una cara al cliente, así estés desesperada por tu marido, peleado con la novia, te hayas dormido en el suelo porque tu mujer o tu marido te corrió, a la empresa no le importa tu estado de ánimo, tú tienes que darle una buena cara y un buen servicio al cliente (...)

#### 4. Prestaciones

En Miguel se identificó que gracias a su trabajo, pudo obtener un crédito hipotecario para adquirir su propia vivienda. Sin embargo, esto implicó mudarse muy lejos de su trabajo:

(...) INFONAVIT ya no tiene viviendas cercanas al trabajo de las personas, entonces nos avientan hasta Ixtapaluca, Los Héroes y más lejos todavía ¿no?, entonces pues si quieres una casa, el INFONAVIT solamente te da esas partes (...)

##### ***b) Trabajadores que viven cerca de su centro de trabajo***

En esta categoría, se encuentran Bernardo, Enrique e Israel, en los casos de Bernardo y Enrique, ambos solicitaron un cambio de sede laboral más cercana a sus respectivos domicilios.

Descripción de resultados:

##### 1. Políticas de puntualidad

Desde que Bernardo cambió a una sede de trabajo cercana a su domicilio, ha dejado de preocuparse por los programas de puntualidad:



(...) ya ni me doy cuenta de eso, ya no estoy peleándome con el tiempo o luchando contra el tiempo, entonces sí, ha cambiado muchísimo (...)

Además, Bernardo percibe de forma diferente su nueva sede laboral: mucho más positiva y con más oportunidades de crecimiento personal y laboral:

(...) he encontrado más oportunidades de trabajo, en cuanto a mi profesión, de poder explotarla, aquí en CU tal vez la dependencia era muy chica y no la podía explotar como yo quisiera, además los compañeros te llegan a meter el pie cuando quieres avanzar, ponen trabas y aquí no, yo he notado que sí como en todo, hay gente que te apoya y gente que no, pero el ambiente lo siento completamente distinto, entrando a cursos, un equipo de básquetbol, que es lo que a mí me gusta practicar, que no lo podía hacer porque tenía el tiempo muy medido (...) en Acatlán me doy el lujo de quedarme después del trabajo para quedarme a jugar, para apoyar a mis compañeros en el trabajo, que ya no tendría que hacerlo porque ya chequé la salida pero me nace, me gusta hacerlo (...) retomar otra vez el proyecto de la maestría, que también allá hay posgrado, me cambió completamente la perspectiva (...)

Por su parte, Israel afirma que en su empresa no existe como tal un sistema de sanciones por la impuntualidad, ni hay llamadas de atención (a él nunca le han dicho nada y tampoco ha visto que a sus compañeros les hayan dicho algo en caso de llegar tarde):

(...) como empleados, nada más te piden seguir el horario asignado, ya si llegas diez, quince, veinte minutos o hasta treinta...pues a mí particularmente nunca me han dicho nada, veo a mis compañeros que han llegado tarde y no les han dicho nada (...)

## 2. Prestaciones (Facilidades otorgadas por la empresa)

### *Oportunidad de cambio de sede*

Bernardo trabaja para una institución pública de educación superior en la que sí es posible hacer permutas para cambiar la sede de trabajo, a él esta posibilidad se le había presentado algunos años atrás, pero la rechazó por el temor de dejar lo conocido y el prestigio de la sede donde estaba:

(...) en el año 2012, mi esposa y yo abrimos un negocio cerca de la FES Acatlán y ahí empecé a conocer a algunos de los trabajadores de ahí y precisamente de la biblioteca y una de ellas me dijo que si a mí no me interesaba hacer una permuta, en ese entonces, yo como que tenía el ego más elevado y dije 'no, cómo crees, es CU, ¿cómo me voy a salir de CU? (...)

Precisamente lo que lo hizo cambiar de opinión, fue el tiempo de traslados y finalmente decidió tramitar su permuta:

(...) yo hice una permuta precisamente por el transporte porque yo antes estaba aquí en Ciudad Universitaria, tenía que hacer el traslado desde Naucalpan hasta Ciudad Universitaria y era de hacer en promedio dos horas, dos horas y media en total y pues precisamente por eso es que tomo la decisión de hacer la permuta por el tiempo (...) Gracias a Dios ella aun estaba con la propuesta, aceptó, hicimos el trámite y en febrero es cuando me dan mi permuta (...)

En el caso de Enrique, también la empresa para la que trabaja le facilitó su cambio de sede de trabajo (de Interlomas a Parque Tezontle). Cuando solicitó su cambio argumentó que ya estaba muy cansado (además, él es una persona de 60 años de edad) y sus jefes se mostraron comprensivos y lo apoyaron, lo cual, agradeció mucho a la empresa pues según su percepción, ésta busca que los trabajadores mejoren su calidad de vida y se preocupa por ellos:

(...) si no vive uno cerca de su trabajo, pasa uno las de Caín, yo a Dios gracias ¡ya! Actualmente ya vivo cerca de mi trabajo, entonces pues ya no sufro tanto (...)

#### *Automóvil de la empresa*



Para llevar a cabo sus actividades laborales, Israel cuenta con un automóvil proporcionado por la empresa (cabe mencionar que ésta absorbe todos los costos de gasolina y mantenimiento), para él es una herramienta de trabajo:

(...) es una herramienta de trabajo para lo que es, es una herramienta como tal, no es tanto como una prestación sino que lo tienes porque lo necesitas para estas actividades, así es (...)

Por otro lado, Enrique cuenta con un servicio de taxi a domicilio (por parte de la empresa) cuando sale muy tarde del trabajo (debido a ventas especiales):

(...) se hacen rutas para repartir a los trabajadores que vivan más o menos por el mismo rumbo y los van a dejar hasta la puerta de su casa (...)

### *Transporte empresarial*

Únicamente Enrique fue quien mencionó que la empresa para la que trabaja, enviaba al metro Toreo el transporte para recoger a los trabajadores, lo cual le daba mucha tranquilidad:

(...) “afortunadamente teníamos transporte de la misma empresa, en el metro Toreo nos esperaba un camión que nos llevaba hasta la puerta de Interlomas, las pocas veces que llegamos a llegar tarde, no era yo nada más, éramos treinta o cuarenta personas, que obviamente ‘¡ah no, pues venían en el camión, ¿qué pasó? No, pues es que había un choque...¡ah okay, pasen!’”, entonces, no había problema” (...)

### 3. Horarios de trabajo

En Israel se observó que sus horarios de trabajo son accesibles pues le evitan trasladarse en horas pico y por lo regular, las lluvias ocurren después de que ya ha llegado a casa:

(...) Entro a las seis diez de la mañana (...) como llego muy temprano no hay casi tránsito, entonces llego muy rápido (...) Cuando fue lo de





las lluvias, como salgo cuatro y media, entonces a esa hora sí alcancé a estar en mi casa antes de las tormentas (...)

### III. Descripción de resultados para la categoría de Salud

En esta categoría se presentan los resultados para los impactos a la salud percibidos por los trabajadores y atribuidos a sus traslados casa-trabajo-casa. Los resultados se presentan tanto para la salud física como psicológica.

a) Trabajadores que viven lejos de su centro de trabajo. Salud física.

En esta categoría, se encuentran Bernardo, Enrique, Julio, Monserrat y Miguel, en los casos de Bernardo y Enrique, ambos pasaron de vivir lejos de sus respectivos centros de trabajo a vivir cerca, por lo cual serán analizados en ambas categorías.

Descripción de resultados:

En estos trabajadores, se identificaron las siguientes alteraciones a la salud física:

#### 1. Horas reducidas de sueño

Debido a que sus trayectos son muy largos, los trabajadores deben levantarse hasta cuatro o cinco horas antes de iniciar su jornada laboral (para bañarse, vestirse y preparar sus alimentos). Dadas las condiciones del transporte público antes descritas, los trabajadores deben salir de su casa con tiempo de anticipación. A su regreso ocurre lo mismo, los largos trayectos pueden retrasar su hora de llegada a casa por diversos factores (tránsito, lluvia, descomposturas, etc.). Lo anterior, reduce significativamente el número de horas que disponen para el descanso.

En la tabla 8 se muestra el número aproximado de horas que duerme cada participante por día.

Tabla 8. Número de horas que duermen los participantes.

| Participante                               | Hora aproximada de llegada al hogar | Hora aproximada en que se va a dormir | Hora en que se levanta para ir a trabajar | Número de horas que duerme (aprox) |
|--|-------------------------------------|---------------------------------------|---|------------------------------------|
| <b>Bernardo (antes del cambio de sede)</b> | 5:30 pm                             | 11:00 pm (aprox)                      | 5:30 am                                   | 6 hrs y media                      |
| <b>Enrique (antes del cambio de sede)</b>  | 11:00 pm – 11:30 pm                 | 12:30 – 1:00 am                       | 6:45 am                                   | 6 hrs y media                      |
| <b>Julio</b>                               | 11:45 pm – 12:00 am                 | 1:00 am                               | 6:00 am                                   | 5 horas                            |
| <b>Miguel</b>                              | 10:00 pm                            | 11:30 pm – 12:00 am                   | 4:10 am                                   | 4 – 5 horas                        |
| <b>Montserrat</b>                          | 8:00 pm                             | 12:00 am – 1:00 am                    | 5:00 am                                   | 5 horas                            |

Fuente: Elaboración propia.

Como se observa, los trabajadores que viven lejos de su hogar duermen en promedio de cinco a seis horas por día (asumiendo que son ininterrumpidas y de calidad), lo cual está por debajo de lo recomendado para los adultos de entre 26 y 64 años (quienes deben descansar entre 7 y 9 horas), situación que al ser vivida todos los días, puede conducir a padecer fatiga crónica.

Además, en el caso de Montserrat se observa que en ocasiones su trabajo condiciona las horas que puede dormir:

(...) estás bien dormido y de repente suena el teléfono y dices ‘a ver, a ver, a ver ¿qué pasa?’, entonces ya veo y es ‘hospital’ y me despierto, me despavilo un poquito y atiendo la llamada, hay veces que es rápido, hay veces que sí tardo como dos, tres horas en que se restablezca el servicio y pues si dormí una hora o dos horas, pues ni modo, me tengo que dormir ese rato y me voy a trabajar (...)

## 2. Dificultad para conciliar el sueño



En el caso de Monserrat se observa que en ocasiones, le cuesta trabajo conciliar el sueño por preocupaciones económicas:

(...) hay veces que te vas de corrido, pero hay veces que tú te duermes y todavía no tienes...o sea, no se te cierran los ojos tan fácil (...) a veces no rindes el sueño porque a veces yo me acostaba con números en la cabeza, ¿cuánto tengo que pagar, cuánto hay que dejar para que salgan al médico? entonces, creo que mucho desgaste era en la noche, el estar pensando todo eso (...)

### 3. Somnolencia diurna

En el caso de Monserrat y Miguel se observa que ambos ocupan sus largos trayectos para “recuperar” el sueño que “pierden” al salir de sus casas tan temprano:

Monserrat lo expresó así:

(...) el trayecto es largo y pues como que te vuelves a dormir, como que recuperamos nuestro sueño en la pesera (...) ya me quedo dormida y ya como que nuestro inconsciente calcula el tiempo y despertamos, más o menos hay veces que despierto en Guelatao o hay veces que despierto por la Agrícola Oriental, (...) hay veces que tú cierras tus ojos para seguir medio descansando pero ya nadamás vas medio dormitando o algo, llegando a Gómez Farías, ahí sí ya me despavilo bien perfectamente para bajarme y cruzarme las avenidas y luego a la siguiente pesera igual (...)

Mientras que en el caso de Miguel, sólo se despierta con las energías necesarias para caminar a la base de su transporte, y dormir nuevamente:

(...) levantarte temprano como que vienes con sueño todavía, entonces nada más te paras en automático y caminas a la combi, ya te subes y ya como que dices ‘ya de aquí ya soy’ y ya te quedas dormido todo el camino, entonces como que recuperas (...)



Además, sus largos trayectos son una oportunidad para “desconectarse” del mundo, pues Miguel se duerme y literal, deja de sentir:

(...) realmente no lo vivo porque realmente vengo durmiendo ¿no?, de hecho no lo siento, ya cuando veo, prácticamente no veo que haya pasado el tiempo ¿no?, porque ya con el cansancio que vienes pues ya prácticamente te duermes, entonces no lo sientes, y ya aquí, pues ya despiertas porque tienes que caminar, y entonces ya aquí ya vienes más activo, es por eso que no...prefiero tomar el transporte público que un carro particular porque así ya me puedo venir descansando de allá hasta acá, recupero esa hora o el tiempo que se tarde (...)

En ocasiones, dormirse en el transporte implica no despertarse a tiempo y Miguel se baja después de su destino y debe regresarse. Debido a que sabe que esto le sucede, normalmente sale de su casa con tiempo de sobra, para que en caso de pasarse, no se le haga tarde para llegar al trabajo:

(...) si salgo un poquito más tarde aquí ando llegando justamente seis cuarenta, seis cincuenta o a veces si no tomo taxi, no llego, entonces cuando llego, o sea, voy en tiempo pues si me paso no hay problema porque prácticamente la bronca está en Zaragoza (...) entonces si yo me llego a pasar pues ya llego con tiempo, me recupero, me bajo en Zaragoza o donde me haya despertado y ya tomo el de regreso y ya sin problema, o sea hasta eso no me afecta mucho (...)

#### 4. Fatiga

Antes de solicitar su cambio de sede de trabajo, Bernardo vivía un agotamiento intenso por sus rutinas de trabajo y de traslados:

(...) mi cuerpo al tener esa rutina yo sentía ese agotamiento y me ganaba el sueño (...) Me dormía, había veces en las que hasta me tocaba dormirme de pie, de cómo mi cuerpo ya no aguantaba (...)

Del mismo modo, Enrique vivía un doble desgaste: por un lado el trabajo, y por el otro, el transporte. Aprovechaba sus dos días de descanso y vacaciones para reponerse un poco:

(...) tenemos dos días de descanso a la semana, que ¿si no, con un día? ¡nombre, olvídelo! (...) levántate media hora tal vez más tarde nadamás, haz tus cosas, descansa un ratito, haz otras cosas y descansa otro ratito y por eso anda uno siempre como zombi, y en las vacaciones ahí sí como dicen ‘hasta que lo escupe la cama’, que no quiere uno saber más (...) la verdad ya me cansaba yo mucho, bueno, o sea, ya tengo sesenta años (...) ya me sentía cansado todo el tiempo, por el traslado tan largo, me sentía yo con sueño (...)

Por su parte, Julio también aprovecha sus días de descanso para dormir un poco más y hacer otras cosas para relajarse:

(...) el día que descanso tengo que, me puedo dar el lujo de pararme más tarde, estamos hablando, entre las ocho y nueve de la mañana (...) en mis días de descanso me la paso descansando en la casa, escuchando música (...)

Sin embargo, afirma que no se siente cansado, pues ya está acostumbrado a ese ritmo de vida y trabajo:

(...) me siento normal, o sea, no me siento ni agotado, ni cansado, porque mi cuerpo está acostumbrado a que siempre se le ha exigido ¿por qué? Por el tipo de trabajo que yo desempeñaba desde escuincla, desde niño, mis vacaciones eran irme de chalán de albañil, de pintor, esas eran mis vacaciones, o sea, realmente el trabajo pesado para mí no me espanta (...)

Montserrat afirma que el cansancio ‘la vence’ con frecuencia al regresar de trabajar:

(...) de aquí de Boulevard Aeropuerto pues doy gracias a Dios por el día que me da, rezo un padre nuestro, un ave María y hay veces que pongo



un audio con un rosario, hay veces que sí lo voy escuchando, hay veces que pues ya el cansancio te vence y ya te duermes (...)

En el caso de Miguel, él experimenta el cansancio desde que sale de su casa para ir a trabajar y al regreso:

(...) ya con el cansancio que vienes pues ya prácticamente te duermes, entonces no lo sientes, y ya aquí, pues ya despiertas porque tienes que caminar (...) levantarte temprano como que vienes como con sueño todavía (...) sí se me nota ya el sueño y el cansancio pero a veces ya es mi cara (...)

#### 5. Adaptación a dormir poco

En Julio y Miguel se observa que existe cierta adaptación a dormir pocas horas y sentirse cansados.

En el caso de Julio, afirma que dormir pocas horas no le afecta tanto pues su cuerpo ya está acostumbrado a hacerlo debido a que anteriormente trabajó por mucho tiempo en turno nocturno:

(...) yo soy técnico en construcción, durante muchos años yo trabajé en obra en turno nocturno y mi cuerpo se acostumbró a ese horario, a dormir poco, porque realmente en el día no duermes porque no te dejan dormir porque el vecino pone la música a todo lo que da, es sueño que no recuperas y cuando tienes un trabajo diurno pues ya...que te duermas doce, una, dos de la mañana y que te pares temprano, realmente no te ves afectado mucho (...)

Mientras que para Miguel, no había alternativa, debía acostumbrarse pues su nuevo domicilio le obligaba a despertarse mucho más temprano de lo acostumbrado (antes de la aprobación de su crédito hipotecario, vivía a menos de 20 minutos de su lugar de trabajo):

(...) de cierta forma te vas acostumbrando, al principio sí era complicado, yo vivía acá como a veinte minutos, entonces, cuando



hago el cambio sí fue algo complicado, yo llegaba con sueño, o sea, sí se me nota ya el sueño y el cansancio, pero a veces, ya es mi cara (...)

## 6. Padecimientos gástricos

En el caso de Enrique, antes de hacer su cambio de sede de trabajo, presentaba colitis y gastritis que ya se estaba tratando médicamente. Además, percibía que su digestión era más lenta y menos saludable por el estrés tan elevado que le causaban sus traslados.

Mientras que para Monserrat la calidad del sueño está muy relacionada con su salud estomacal:

(...) si yo no dormí bien, yo lo veo en mi estómago que se me empieza a inflamar (...)

## 7. Hábitos alimenticios poco saludables

En el caso de Bernardo, se observa que por sus largos trayectos no estaba comiendo a sus horas o se saltaba algún alimento, además no llegaba a tiempo a su casa para hacerlo, en consecuencia, ya se sentía obeso:

(...) había veces en las que no comía, o sea, sólo llegaba a cenar o comía muy tarde y después cenaba, entonces había un desfase en cuanto a mi alimentación (...) una ocasión de regreso del trabajo, hubo mucho tráfico, se iba deteniendo mucho el metro, me hice tres horas y cacho, o sea ya llegué a casa como a las seis y cuarto, seis y media algo así, pero mi esposa me dijo que si me servía de cenar, entonces podría parecer algo muy trivial, pero a mí me cayó el veinte y dije ¡chin, ¿a cenar?!, o sea, ¡ni siquiera llegar a mi casa a comer! (...)

Mientras que en Julio se identifica que por las noches al llegar a su casa, come en exceso y luego se va a dormir, lo cual puede favorecer el sobrepeso u obesidad:

(...) por lo general es una cena fuerte, mínimo el guisado, si hicieron pollo, pues es la pierna, el muslo (...) y tres, cinco tortillas, la salsa y el



agua, en la noche no tomo refresco, el único refresco que tomo es en la comida (...)

Sin embargo, si la fatiga que siente lo rebasa, ya no hace su cena fuerte:

(...) cuando llego demasiado cansado, es nada más calentar la leche, tomarte un café y un pan en la cama, y si no, prepararme un sándwich y con un café (...).

Por su parte, Monserrat atribuye su sobrepeso al hecho de ya no desayunar en casa (debe salir de su casa a más tardar a las seis y cuarto de la mañana) y llevar un lunch para el trabajo:

(...) yo empecé a subir de peso por eso, porque ya no desayunaba en casa sino ya me llevaba el lunch (...)

Por las noches procura cenar ligero, lo cual hace en compañía de su hermana. Además, reconoce que la hora de la cena le consume tiempo que podría utilizar para dormir:

(...) pues ya cenamos que un té, galletas, café casi en la noche no tomamos (...) evitamos tomar leche, entonces tomamos tesito, manzanilla, hierbabuena o de limón, con galletitas Marías y nos vamos, si tenemos un poquito de más hambre, entonces hacemos un sándwich de jamón o si no hay jamón, de huevo y para que nos llenemos un poquito más, entonces, ahí ya nos retrasamos como una hora, si yo llegué a las once, ya estamos subiéndonos cerca de las doce a dormir (...)

En contraste, Miguel afirma no presentar alteración alguna del apetito:

(...) todavía no me afecta en esa parte (...) yo creo que a algunas personas sí, pero en lo particular a mí no, sí me da hambre, todavía sigo comiendo normal (...)





## 8. Molestias en extremidades

En todos los participantes se observan padecimientos relacionados con el dolor en las extremidades inferiores y la espalda, consecuencia de las malas condiciones del transporte público y la incomodidad producida.

Bernardo presentaba molestias en las rodillas y espalda:

(...) las rodillas, la espalda, habían veces en las que era una molestia, porque no era tanto como dolor, sino una molestia, no me podía agachar bien o sentía como si me quisiera tronar algo, no me tronaba nada pero sentía ahí la molestia (...)

Además, experimentaba fatiga en sus pies por ir de pie mucho tiempo en el transporte:

(...) al hacer el transbordo ir de pie, o sea, yo ya sabía que tenía que ir de pie, yo creo que hora y media, fácilmente sí, hora y media, sólo de ida, ya de regreso si tenía suerte también, me tocaba ir sentado pero en el transbordo, o sea de regreso al Toreo de Cuatro Caminos era muy difícil que fuera a tomar un asiento (...)

Mientras que Enrique manifestaba dolor en sus pies, debido a estar mucho tiempo de pie en el transporte (tanto en sus traslados de ida al trabajo, como de regreso a su hogar):

(...) si alcanzó lugar, como decimos vulgarmente, ya la hizo, pero si no ¡híjole! Pues llega uno con los pies así como de elefante (...) y va uno de pie, ya va uno como gallina, en un pie, en otro pie, en un pie, en otro pie (...)

Además, expresó tener que adoptar posturas incómodas en el transporte público (combis):



(...) va uno así como decimos vulgarmente ‘de aguilita’ ¿por qué? Porque va uno la mitad sentado y la mitad en el aire y va uno chueco (...)

Por su parte, Julio a pesar de estar acostumbrado a descansar poco y trabajar mucho, expresó sentir cansancio en sus piernas:

(...) el que estés acostumbrado no implica que las piernas no se cansen, o sea, tus piernas siempre se van a cansar (...) cuando vienes en un camión donde vienes con las de a pollito rostizado, tus piernas se entumecen por el viaje largo, cuando vienes cómodamente pues sabes que no hay problema porque tus piernas han tenido su circulación normal, en el de pollito rostizado vienes presionando tus piernas con tu abdomen y la mochila, la mayoría de la gente que venimos de lejos traemos mochila (...)

Monserrat, también manifiesta sentir molestias en sus piernas, debido – entre otras causas – a viajar apretada más de dos horas en las peseras (combis):

(...) En mis piernas porque mi sobrepeso finalmente a pesar de mis ejercicios, siempre he tenido, creo que es de herencia, las piernas, las rodillas y todo eso, el que venimos pues dos horas prácticamente en el pesero y cuando te toca del lado de la ventana y vas del lado lateral, y te vienen aplastando las rodillas, ahí es a donde llegas cansado, entonces hay veces que cuando está lloviendo tratas de no irte en ese tipo de lugares para yo poder estirar mis piernas (...) porque luego de repente ¡yo ya siento que se me duermen!, entonces ya empiezo a estirar mi piecito (...)

b) Trabajadores que viven lejos de su centro de trabajo. Salud psicológica.

Descripción de resultados:

En estos trabajadores se identificaron las siguientes alteraciones a la salud psicológica:



## 1. Alteraciones afectivas

Bernardo – antes de su cambio de sede laboral – presentaba sentimientos de desánimo, monotonía y tendencia al aislamiento tanto al llegar al trabajo como a su regreso a casa:

(...) cuando yo llegaba al trabajo era de poner mis cosas y ¡pum! lo mismo, otro día más (...) al regresar a casa, me sentía cansado, cansado, era llegar y como querer escapar un poco y lo que hacía era estar en mi computadora, en las redes, como una especie de ‘no pasa nada’, una especie de ‘aquí estoy en mi iglú’, que era mi máquina, estar visitando páginas, haciendo algunos proyectos personales y ya, ¿por qué?, porque ya me tenía que preparar para la cena, para el día siguiente, entonces no, no lo disfrutaba, o sea era regresar a hacer otra vez algo monótono (...)

Del mismo modo, antes de pedir su cambio de sede laboral, Enrique presentaba cambios bruscos de humor e irritabilidad que veía reflejados en su desempeño laboral:

(...) andaba yo peor que viejito de ochenta años, con un genio de los mil demonios, ya andaba yo con un humor muy pésimo y eso me hacía no dar el servicio para el cual yo me alquilo, yo me alquilo principalmente para dar un buen servicio al cliente, una buena atención (...) se atora uno mucho tiempo en el tráfico y eso lo pone a uno de malas (...)

En el caso de Julio, aunque experimente enojo, procura no expresarlo y prefiere “aguantarse”, pues sabe que enojarse sería peor para él:

(...) al llegar al trabajo me lo tengo que tomar relajado, imagínate si me estreso, aquí no te puedes dar ese lujo, tú le tienes que dar una cara al cliente (...) al llegar a mi casa, doy gracias de que ya llegué porque el enojarte, no vas a solucionar que hayas llegado tarde, te dañás físicamente y mentalmente tú, soy muy raro, no soy normal (...) si me



enfrasco con, si me engancho con la persona, no vamos a llegar a ningún lado y el que va a terminar perdiendo soy yo, o sea, me la tengo que tomar Dalay (...)

## 2. Estrés

Bernardo antes de solicitar su permuta, experimentaba altos niveles de estrés debido a que tenía que pasar alrededor de cinco horas diarias en el transporte público:

(...) estrés, el estrés, era una pérdida de tiempo porque eran dos horas y media sólo de ida, dos horas y media de regreso, eran cinco horas al día que en realidad no hacía nada, nada productivo, simplemente viajar, si acaso lo aprovechaba para leer era en algunas ocasiones porque también mi cuerpo al tener esa rutina yo sentía ese agotamiento y me ganaba el sueño, entonces era tiempo desperdiciado (...) el metro Toreo era un Pandemonium, muy lleno, ir de pie (...) fueron cinco años y antes de casarme, vivía en la Aragón, entonces sí me estaba acostumbrando a hacer las distancias muy largas, pero con el tiempo creo que sí fue desgastándome en alguna forma y yo lo notaba con el estrés (...) el vivir corriendo, no aprovechar el tiempo, entonces sí era un estrés muy, muy elevado (...)

Enrique, también vivía altos niveles de estrés antes de solicitar su cambio de lugar de trabajo:

(...) todo trabajo nos crea un estrés, eso es normal, pero a eso añádale el estrés del transporte, no, yo ya estaba en una bomba (...) la gastritis y la colitis se me acentuó precisamente por esos traslados, ¿por qué? por el estrés del y '¿si alcanzo el metro y cómo viene?' y '¡empújate y vete peleando ahí por un lugarcito!' o sea, es muy estresante, es muy desgastante también, por lo tanto, el ánimo de uno pues es pésimo (...)



Por su parte, Monserrat atribuye al estrés la aparición de la psoriasis que padece. En sus traslados casa – trabajo – casa, lo que más le causa estrés es el tránsito vehicular:

(...) yo empecé a sufrir de psoriasis, el estrés me provocó una psoriasis (...) si yo me empiezo a estresar, yo empiezo con comezón, el tráfico es a veces uno de ellos, cuando no llego, no me salgo a buena hora (...) cuando no voy con tiempo me estreso, me estreso porque no se mueve y es tarde, el reloj creo que camina más rápido (...) cualquier cosa que me estresa las ronchas empiezan (...)

Además, en el transporte público, ella prefiere abordar combis directas para evitar el metro y el estrés que le provoca interactuar con los demás pasajeros:

(...) lo directo se me facilita mejor para evitar ese tipo de estrés ¿no?, el que la gente se estresa, se enoja, se voltea y te mienta la madre literal, porque volteas o porque la empujaste (...)

#### *Afrontamiento del estrés causado por los traslados casa-trabajo-casa*

En Julio y Monserrat se observa que llevan a cabo ciertas estrategias de afrontamiento para hacer frente al estrés causado por sus largos traslados:

En el caso de Julio afirmó que acostumbra a escuchar música mientras va en el transporte público para relajarse:

(...) Escucho música, no puedes hacer gran cosa, en un transporte público no puedes hacer gran cosa (...) en el trayecto vengo escuchando música para relajarme precisamente, es lo que me ha ayudado, el escuchar música, porque la música, no sé si tú sepas, que la música hace que todas tus partes nerviosas del cerebro trabajen (...)

Mientras que en el caso de Monserrat, hacer oración durante los trayectos le trae tranquilidad, le ayuda a estar relajada y a sentirse protegida:

(...) cuando voy en la pesera, saliendo igual voy orando de aquí a que doy vuelta, llego a la pesera, y ya que me subo y va a arrancar, le doy

gracias a Dios por un día más, rezo un padre nuestro, un ave María y a veces pongo un audio con un rosario (...) para mí me hace sentir segura, protegida principalmente pues rezando que nos libere Dios de la mano del hombre que es el que se lleva nuestras cosas, nos roba, nos asalta (...) y pues gracias a Dios, creo que haciendo ese tipo de oración pues dice el Padre que cuando tú haces una oración en algún lado, no nada más te proteges tú, sino proteges a todos los que van en esa combi, entonces pues me persigno, hago mi oración, y ya (...)

### *Tránsito vehicular*

Uno de los estresores más relevantes derivados de los trayectos diarios de los trabajadores fue el tránsito vehicular. Para Bernardo, precisamente el tráfico fue uno de los detonadores que lo hizo reflexionar en que ya era necesario un cambio de vida:

(...) un día hubo mucho tráfico y el metro estuvo particularmente lento, llegó a su casa como siempre y una pregunta de su esposa lo impactó profundamente: ¿te sirvo de cenar?, en ese momento tomó conciencia de que era el momento de detener esa situación pues ya no llegaba a su casa ni a comer (...)

Por su parte, Julio debe de ser sumamente paciente porque en sus trayectos casa-trabajo-casa se encuentra con varios embotellamientos que alargan por mucho sus tiempos de traslado:

(...) cuando entra a Constituyentes – Reforma, ahí es un nudo, el otro, en la entrada del centro comercial Santa Fe, muchas veces desde la altura del kilómetro 21, hasta la entrada a Constituyentes se hace el tráfico.

En el caso de Enrique el tráfico impactaba hasta en su estado de ánimo:

(...) “El traslado, tanto brinco, tanto tumbo, tanta distancia, el traslado del Toreo a Interlomas, aunque no es mucho, pero sí es pasar por mucho tráfico, entonces se atora uno mucho tiempo en el tráfico y eso lo pone a uno de malas”.



### *Alteraciones psicosomáticas*

Bernardo afirma que aunque el estrés no fue el causante, sí fue un factor que agravó sus episodios de epilepsia y sus traslados eran una importante fuente de estrés para él:

(...) no sé si haya influido pero sí lo agravó, el que yo empecé a sufrir de epilepsia, precisamente por el estrés, tuve que ir al psicólogo y me di cuenta de que era estrés (...) sólo en una ocasión me dio durante el metro, ese día yo recuerdo que había hecho el transborde, ya iba de regreso a casa (...) traía un libro, estaba leyendo un libro, mi mochila, mis audífonos y agarrado del tubo de ahí del metro y no recuerdo ni siquiera cuántas estaciones y...como si me hubieran desconectado, me...me perdí, no, no supe, es un espacio en blanco en mi memoria por así decirlo, y ya cuando voy recuperando la conciencia estoy acostado y veo al policía a mi lado, al enfermero también o al rescatista, no recuerdo bien preguntándome ya cómo me sentía y ya recuperando bien mi...mi conciencia estaba en el metro Panteones y yo no recuerdo nada, o sea, yo tenía todas mis cosas agarradas, y ya me preguntaron que si tenía a alguien a quién llamarle para que fueran por mí, que no me podían dejar irme así, ya le hablaron a mi esposa para que fuera por mí entonces, es lo que te digo, era mucho riesgo, mucho estrés.

En el caso de Monserrat ella afirma que sus largos traslados son una fuente importante de estrés, debido entre otras cosas, al largo tiempo que pasa en el tráfico. El alto nivel de estrés que vive le ha causado psoriasis:

(...) yo empecé a sufrir de psoriasis, el estrés me provocó una psoriasis, entonces, cualquier cosa que me estresa las ronchas empiezan...llega el momento en que yo tengo que tomar un antidepresivo para poder relajar mi sistema nervioso, trato de no tomármelo diario (...) si yo me empiezo a estresar, yo empiezo con comezón, entonces, si yo no tenía ronchas, yo misma me las empiezo a provocar, me empiezo a rascar (...) y el tráfico es a veces uno de ellos,



cuando no llego, no me salgo a buena hora, o hay veces que si tú te sales a buena hora y ahorasí que el clima te destroza todo, pues igual empieza esa parte (...) el que yo lleve mucho tiempo mis piernas encogidas, mi circulación se afecta.

### 3. Disminución del rendimiento en el trabajo

Miguel, expresó que debido a la falta de sueño y el consecuente “cansancio acumulado”, presenta ciertas alteraciones cognitivas (distracción y olvidos) que se reflejan en su rendimiento diario en el trabajo:

(...) primero es la falta de concentración, la pérdida de memoria, afecta la vista, tal vez el oído, o sea, el hecho de no dormir bien sí te afecta totalmente, a lo mejor sí te ves bien y a lo mejor haces las cosas pero podrías hacerlo mejor y sí lo noté aquí en el trabajo (...) yo creo que es aunado a la concentración porque a lo mejor si ahorita me dicen algo, si es muy importante, me lo grabo, pero si de repente creo que para mí no es muy importante como que se me va, si me dicen ‘oye, ¿te acuerdas que te dije esto?, ¡hijole no!’, entonces de repente sí te afecta, no es siempre (...) realmente no has dormido bien o son muchas cosas, yo mejor las apunto, ya no se lo dejo todo a mi memoria porque sí hay cosas que se me llegan a olvidar, entonces sí es importante, sí te afecta.

Por su parte, Monserrat expresó cierta afectación en su rendimiento laboral debido a no dormir lo suficiente:

(...) eso afecta el rendimiento a veces porque llegas a lo mejor cansada a la oficina y dices ‘¡ay, me quedé con un poquito de sueño!’ (...)

### 4. Ansiedad

En Enrique se observa ansiedad provocada por el simple hecho de pensar en cómo vendrá el metro o qué tan lleno o lento estará:





(...) el estrés de ‘¿y si va muy lleno?’, o sea, ‘el quizá’ eso es lo que nos afecta mucho y después enfrentarnos al problema en que viene hasta el gorro el metro, pues más todavía, y que ¡ayyy, empújese! Y ya entré y qué bueno, ¿y luego, y ahora, cómo salgo? (...)

Por su parte, Julio manifiesta que antes de salir de trabajar debe esperar a que los clientes salgan de la tienda (y en ocasiones, éstos insisten en recibir atención aun cuando ya se están apagando las luces), y por tanto, no sale a las nueve de la noche en punto y por tanto, tiene que irse lo más rápido posible para alcanzar el último camión que va a su domicilio:

(...) el último camión que sale para el pueblo de mi mamá que es San Lorenzo Acopilco, sale a las once de la noche en metro Chapultepec porque en Tacubaya y en Observatorio, el último sale a las diez de la noche, obviamente yo saliendo a las nueve no lo alcanzo ‘ni a guamazos’ ¿verdad?, me tengo que adaptar, prácticamente irme corriendo, esperando que el transporte, la micro y el metro no vayan lentos, “jugándole al vivo” para yo llegar a las once, antes de las once o diez y media a Chapultepec (...)

## 5. Mecanización de la vida

En Bernardo se identifica (antes de solicitar su permuta) la vivencia de una vida mecánica y una compulsión por tener medidos tanto el tiempo (los minutos y evitar el retardo) como los pasos que debía dar para hacer sus traslados de la forma más rápida posible:

(...) tenía que salir como a las seis, seis y media, si salía seis treinta y cinco ya llegaba tarde, checaba tarde, entonces como que ya tenía medido el tiempo (...) yo ya tenía medido a qué hora tenía que salir y si salía a tal hora era porque ya estaba pasando la micro, no tenía que esperar tanto, luego llegar al paradero de ahí de Toreo y era casi, casi como tener ya mecánico los pasos que tenía que dar, bajar, ir al torniquete, ir esquivando las personas, y ya tener medida la puerta,



dónde me tenía que subir y dónde me tenía que quedar en el vagón para poder bajar bien en Hidalgo, o sea, ya muy mecanizado, muy monótono (...)

#### 6. Ritmo de vida acelerado

Antes de que Bernardo solicitara su permuta, vivía en una eterna lucha contra el tiempo para no llegar tarde al trabajo o para salir de ahí lo más pronto posible y llegar a su casa lo más temprano posible:

(...) ya tenía hasta calculado el tiempo, para llegar ocho cuarenta y cinco, (...) el vivir corriendo, o sea, estar corriendo no aprovechar el tiempo (...)

Del mismo modo, Enrique vivía casi todo el tiempo corriendo, no dedicaba el tiempo suficiente a comer, convivir con sus hijas, ni a actividades de ocio y recreación (como ver televisión).

Por su parte, Monserrat, también debe correr desde muy temprano para llegar a tiempo al trabajo:

(...) cuando no voy con tiempo me estreso, me estreso porque el tráfico no se mueve y es tarde, el reloj creo que camina más rápido, cuando tú quieres que camine rápido no camina, y cuando no, en la mañana se va así el horario, cuando menos piensas ya son ¡las seis, y corres porque si no te vas en la combi de las seis y cuarto, seis y media, no llegas a las nueve! (...)

#### 7. Desequilibrio vida-trabajo

Bernardo manifiesta que pasaba prácticamente todo el día fuera de su casa y por tanto, no disponía de mucho tiempo para convivir con su esposa o atender sus proyectos personales:

(...) era salir de noche y regresar casi, casi de noche (...)



Por su parte, Enrique afirma que como siempre había trabajado lejos de su hogar, la relación con sus hijas y esposa sufrió los estragos de la distancia:

(...) tuve bastantes peleas con mi mujer porque me decía ¡oye, es que nunca estás, no ves a tus hijas! ‘pues no, tengo que trabajar, pero pues voy hasta el otro lado de la ciudad’ ¿por qué? Porque siempre mis trabajos desgraciadamente han sido casi, casi del otro extremo de la ciudad, entonces, pues honestamente, muy poco vi a mis hijas en la época de la primaria, de la secundaria, de la prepa, luego necesitaban algo y me esperaban, pero pues ya pobres, ya estaban más dormidas que despiertas, que querían un permiso para ir a un paseo, esto, lo otro, mejor me hablaban por teléfono, era más fácil, entonces, obviamente sí me llegó a afectar en mi relación familiar (...) muchas veces bien dice uno ‘¡híjole, si hubiera...no, momento, el hubiera no existe! ¡no lo hiciste, ya no lo hiciste y párale de contar! (...)

Además, para Enrique, trabajar lejos de su hogar era una oportunidad para dar a su familia mejores condiciones de vida. Sin embargo, también significaba sacrificar tiempo de convivencia:

(...) antes, como decía la película ‘ya vine vieja, ya me voy vieja’, había semanas enteras que no veía a mis hijas, ¿por qué? porque no coincidíamos, yo me iba antes de que ellas se levantaran y regresaba ya que ya estaban acostadas, entonces, a la única que veía era a mi esposa, y eso ‘hola, hola, adiós, adiós’, ya sin ganas de nada (...)

También, sus tiempos de esparcimiento y ocio eran significativamente reducidos:

(...) antes llegaba a la casa y la verdad, semanas enteras que ni prendía yo la computadora (...) el día que descansaba, ¡dormido todo el día!, al día siguiente mis hijas decían ‘Oye mamá aquí hay un señor que dice que es mi papá’ (...)



En el caso de Julio, afirma que no necesita tiempo de esparcimiento, pues en etapas anteriores de su vida ya lo vivió lo suficiente:

(...) yo no soy de andar en fiestas, yo desde muy chico conocí las fiestas, desde los ocho años, conocí vicios, mujeres, todo, ahora sí como dicen a mí no me la cuentan (...)

Además, afirma no tener tiempo para convivir con su pareja y/o familia:

(...) realmente no tengo tiempo para la familia o la pareja, no tienes prácticamente vida social (...) la vida social ya la tuve desde los ocho años, o sea, lo que me tenía que haber tomado y lo que tenía que haber vivido ya, ya lo tuve (...) mi pareja está en Lindavista y vive por Villas de la Hacienda, allá por Mundo E y yo vivo por el lado de Toluca, imagínate de polo a polo, ella tiene su familia, yo tengo la mía (...) nos vemos cuando podemos, coincidimos o nos robamos el tiempo del trabajo (...)

En el caso de Miguel, también ha tenido ciertas dificultades para pasar más tiempo con su familia y pareja; afirma que aunque lo comprenden, sí es difícil:

(...) creo que si vives más cerca pues tienes más tiempo con ellos ¿no?, y pues ya cuando llegas muy noche, a veces los niños o tu pareja, pues a lo mejor no los disfrutas tanto, sí te comprenden ¿no?, pero sí es más difícil poder estar con ellos ¿no? o poder escuchar los detalles que hayan y tener no sé, como que más concentración en lo que están comunicando ¿no?, y a veces sí llega a afectar también (...)

Además, Miguel reporta vivir ciertos conflictos familiares debido a que entre más larga es la distancia, mayor es la probabilidad de que algo ocurra en el camino y en consecuencia, ya no puede cumplir con sus compromisos familiares:

(...) a veces digo 'voy a llegar a esta hora' porque a lo mejor voy a ir al cine y pasa algo en el transporte, o sea, al ser un trayecto más largo, hay más posibilidades de que algo pase ¿no?, no sé, que haya un choque o algo así, entonces si te comprometiste a llegar a un horario



más o menos que ya tienes fijo y dices ‘sabes qué voy a llegar no sé...a las nueve porque estoy atorado y llega a chocar o hacen un paro no sé cualquier cosa, entonces pues ya llegas más tarde ¿no?, entonces es como que te comprendan ‘es que siempre llegas tarde’, pero al ser trayectos más largos tienes más posibilidades de que algo suceda, no tanto como en un trayecto corto (...)

## 8. Violencia en el transporte público

### *Violencia vivida y/o presenciada*

La violencia que viven los participantes en el transporte público proviene de distintas fuentes: otros pasajeros, vendedores ambulantes y asaltos.

Se identificó en Bernardo, la percepción del transporte público como violento, producto de presenciar hechos violentos:

(...) el ambiente en el metro estaba plagado de violencia, golpes directos frente al vagón o al bajar del vagón, miradas, empujones (...)

Además, en su opinión, la violencia entre los usuarios es producto del estrés y la falta de respeto entre usuarios:

(...) Respetar el lugar, ser comprensivo en cuanto a que van todos apretados, pero también ser lógico en cuanto a si sé que no puedo entrar al vagón, espero el que sigue, y es algo que a mucha gente le falta, o sea, se quiere meter a fuerza al vagón (...) ser consciente de que todos vamos al mismo lugar, es decir, vamos en el metro, ser un poquito más corteses y conscientes (...)

En el caso de Enrique, la violencia en el metro proviene de los vendedores (vagoneros) y de ‘pelearse’ para entrar en el vagón:

(...) sigue habiendo vagoneros, quienes pasan con sus grandes bocinas picando las costillas, son agresivos si se les dice algo (...) si no se hace uno a un lado para que pase el que va vendiendo los chichahorrones o



los dulces, pues lo empujan a uno, se voltea uno y les dice uno algo y pues ya no es uno, son varios los que nos agreden (...)

Por otra parte, Julio coincide con Bernardo en que la violencia es producto de la competencia entre los usuarios por entrar primero al vagón del metro, lo cual se suma al cansancio:

(...) en el metro batallas con 'yo quiero entrar primero al vagón', y mi filosofía es que entre primero el ganado y ya después la gente (...) los animales son los que se empujan (...) ¿qué necesidad tienes?, vienes cansado, mal dormido y todavía...¿enfrentar una pelea por un lugar? (...)

En el caso de Monserrat, ella vivió un episodio de agresión física con otra pasajera a causa de la competencia por ganar un asiento:

(...), entonces, ya tanto me desesperó la señora que me empujó y pues le dije ¡oye, me vas a tirar a las vías, ¿qué te pasa?!, (...) ¿tú qué quieres?, ¡que nos parti...pues nos partimos la madre! (...) La gente se abrió y como un metro o metro y medio nos dejaron de espacio y entonces la señora me empujó, yo la empujé y bueno se empezaron a armar los trancazos (...)

### *Asaltos*

Bernardo vivió solamente un robo en el metro, que adjudica a su propio descuido:

(...) la única ocasión que me robaron algo en el metro fue por una imprudencia mía, yo traía un balón de básquetbol en mi mochila y fue imprudencia mía porque la dejé en la parte de atrás, o sea, nunca la fui cuidando (...)

Por ello, Bernardo afirma que lo más importante es ser prudente y cuidar de las propias pertenencias en todo momento cuando se viaja en el transporte:



(...) desde mi experiencia yo considero que es ser prudente no sacar el celular, casi no soy así de subirme y luego, luego, sacarlo procuro no andar con miedo, pues, porque creo que eso lo notan de inmediato (...)

Julio por su parte, mencionó que durante sus trayectos es muy difícil ir haciendo alguna actividad (como utilizar algún dispositivo electrónico), por ser un riesgo debido a la inseguridad y los asaltos:

(...) si te ven que sacas el celular, la rata agarra y te lo quita, o sea, imagínate si sacas la computadora o las pantallitas de televisión, si te roban el celular, imagínate eso (...)

En contraste, Miguel piensa que el transporte es seguro, pues de su casa al metro Agrícola Oriental la combi se va llena y no hace paradas, afortunadamente a él nunca le ha tocado un asalto, además, observa a los demás pasajeros y se da cuenta de que es gente que va a trabajar. Sin embargo, de regreso a su casa, percibe que el transporte es más inseguro porque éste sí va haciendo paradas para recoger pasaje y en ese caso, no puede conciliar el sueño.

Por su parte, Monserrat piensa que los choferes están coludidos con los asaltantes:

(...) hay confabulación con el chofer porque al chofer nunca le terminan quitando nada, a todo el pasaje le quitan...tú piensas, o sea, ¿por qué a todos y al chofer no le quitan? (...)

Además, desde su punto de vista, las características de la unidad de transporte también contribuyen a la seguridad o inseguridad de los pasajeros:

(...) creo que la seguridad empieza desde que subimos aquí y que las combis no todas tienen un seguro en sus puertas, porque en cualquier esquina, cualquiera puede abrir la puerta y a mí me gustan las camionetas grandes porque en cuanto abre la puerta, y sube, se cierra y se escucha el seguro, pero no todas lo tienen, cuando a mí me toca ir del lado de la puerta, pues yo trato de ponerle el seguro, para que si se para en algún alto no abran la puerta, (...) los choferes no respetan que



después de la salida de las unidades ya no deben de hacer paradas, saliendo de la base si te llenaste o no te llenaste, ya no deberías de cargar porque los asaltos, la inseguridad está en las siguientes paradas, creo que la inseguridad es ésa, que ellos mismos no están brindando.

También Monserrat ha aprendido que la seguridad empieza en uno mismo y por tanto, ha adoptado ciertas medidas de seguridad para cuando viaja en transporte público:

(...) es una costumbre que se suben y lo primero que hacen es sacar el celular, yo lo llevo a sacar pero ya que yo vi que casi la mayoría es conocido, por eso trato de no irme a deshoras que no son mías porque como que tú ya ubicas a la gente que se sube a la combi y cuando yo me voy a otra hora que no es la mía, pues la verdad ni me duermo porque sube gente que yo no conozco, entonces pues ya mi sueño no es tan seguro hasta cierto punto, y cuando tú vas en la combi, en tu horario que ya conoces prácticamente a lo mejor no les hablas y ya todos se saludan de 'buenos días, buenas tardes', ya tan sólo eso te da una seguridad de que la gente que va es segura (...) y si veo que empiezan a sacar sus teléfonos y ya veo que por ejemplo, ahí pasando Piedras, todo va bien, entonces sí ya me atrevo a sacar mi teléfono, pero así de simple instancia, al principio sí hacía eso, subirme y sacar mi teléfono, y ya ahora ya no, hasta que yo ya no veo que vamos seguros en la combi, es como llevo a sacar mi teléfono (...)

Y además, ha desarrollado ciertas habilidades de observación que le permiten saber si alguien trae un arma escondida en la ropa o ponerse alerta ante una persona peligrosa:

(...) yo siempre en esa parte me fijo, que la gente que suba, sus actitudes, yo soy en esa parte muy observadora, si veo que a mí no me gusta alguien que sube, me bajo de la combi, si estoy en base todavía (...) la actitud de la persona, por ejemplo, esa gente que cuando se suben dos personas sea mujer y hombre y si uno se sienta en la





entrada y uno atrás o en medio, aunque haya lugar juntos, si no se sientan juntos, quiere decir que va a haber asalto porque por eso siempre va uno adelante y uno atrás o uno en medio y uno atrás (...) o cuando veo que alguien trae la mano ‘así’ escondida en una bolsa, que no la saca de la chamarra igual, me bajo, o siento, presiento algo que no está bien me bajo también de la combi (...)

c) Trabajadores que viven cerca de su centro de trabajo. Salud física

En esta categoría, se encuentran Bernardo, Enrique e Israel, en los casos de Bernardo y Enrique, ambos solicitaron un cambio de sede laboral más cercana a sus respectivos domicilios.

En ambos casos se evidencian notables cambios en favor de su calidad de vida a partir de su cambio de sede laboral a una más cercana a sus domicilios. A continuación, se describen los resultados para ellos.

1. Percepción de mejoras en la calidad de vida

Desde que Bernardo cambió a una sede de trabajo más cercana a su domicilio, afirma que su vida cambió por completo:

(...) cuando me dan mi permuta, cambió completamente mi vida, aprovecho más el tiempo, me despierto más tarde (...) me despierto a las siete, ya hay luz de día y salgo a las ocho de casa, completamente diferente (...) es diametralmente opuesto, nada que ver con lo que yo estaba viviendo (...)

Además, asegura que este cambio le ha permitido inclusive retomar algunos proyectos personales que había dejado de lado por la falta de tiempo y el agotamiento que vivía antes de su permuta:

(...) allá en Acatlán, me doy el lujo de quedarme después del trabajo para quedarme a jugar, para apoyar a mis compañeros en el trabajo (...) voy a retomar otra vez el proyecto de la maestría, que también allá



hay posgrado, me cambió completamente la perspectiva y también en cuanto a la salud (...)

Enrique afirma que toda su vida mejoró, ahora, su salud es mejor y convive más con su familia:

(...) sí, mejoró mi salud, obviamente llego más temprano a mi casa, estoy más tiempo con mis hijas, duermo más (...)

Además, Enrique reporta no sólo haber vivido un cambio de sede de trabajo, sino un cambio de actitud ante la vida:

(...) mi actitud ante la vida, ante todo, ¿por qué? Porque ya andaba yo con un humor muy pésimo, ahora ya estoy más descansado, ya no estoy tan estresado (...)

## 2. Mejoras en el estilo de vida

Bernardo considera que han mejorado sus hábitos y estilo de vida, pues ahora dispone de más tiempo (que ya no utiliza en traslados) para invertir en sí mismo:

(...) ahorita salgo del trabajo y me quedo un rato, me inscribí a un gimnasio, estoy en un gimnasio, ya desayuno a mis horas, como a mis horas, ceno a mis horas, entonces ¡no!, totalmente diferente (...)

Por su parte, Enrique hoy en día, tiene un ritmo de vida más relajado que le permite hacer otras cosas que antes no podía, e incluso, esto se ha reflejado en el trato con sus clientes en el trabajo:

(...) ceno tranquilamente, veo un rato tele, me pongo ahí a chismear en el Facebook, y ya me acuesto a dormir, ya duermo más tiempo y por lo tanto, ya no me siento tan cansado y obviamente pues mi humor cambia, y mi trato con mis clientes es diferente (...)

## 3. Desaparición de enfermedades



Para Bernardo, hubo mejoría incluso en cuanto a sus episodios de epilepsia, aunque la permuta no fue la única causa, sus crisis epilépticas ya desaparecieron (las largas distancias eran un estresor importante para él y el estrés incrementaba las probabilidades de que sufriera un episodio de epilepsia):

(...) yo ya tengo fácil...casi dos años que no tengo ningún episodio, o sea te estoy hablando de mucho antes de la permuta, el año pasado que yo me voy a vivir a Oaxaca, pues era un ambiente totalmente distinto, no había estrés, no había distancias largas, y pues digamos que eso también colaboró a que yo estuviera estable emocionalmente (...)

En el caso de Enrique, antes de hacer su cambio de sede laboral, padecía gastritis y colitis, y a partir del cambio notó mejoras significativas:

(...) tenía yo un tratamiento de la colitis y la gastritis y ya desde que me cambié para acá, adiós, así tajante (...)

#### 4. Cansancio físico

El caso de Israel es diferente, pues es el único participante que utiliza el automóvil particular como medio de transporte y estar detrás del volante durante largos periodos de tiempo (cuando hay mucho tránsito) le causa cansancio y otras molestias físicas.

(...) a veces es cansado, cuando hay tránsito es cansado (...) por ejemplo en el Periférico y en ese tipo de avenidas que son a vuelta de rueda y que clutch, freno, aceleras, palanca, todo eso...todo ese movimiento físico es muy cansado (...) lo siento más en la pierna izquierda, yo tuve un incidente de trabajo hace tiempo y entonces sí como se me cansa más (...)

#### d) Trabajadores que viven cerca de su centro de trabajo. Salud psicológica.

##### 1. Cambios en el estado de ánimo



Se observa que para Bernardo el cambio de sede laboral también significó un cambio en su estado de ánimo y en su actitud hacia la vida:

(...) comparándolo con lo de ahora, creo que sí me estaba perdiendo de muchas cosas, o era como el negarme a crecer, digo en cierta forma también era miedo al cambio, salir de como dicen, de la zona de confort y pues eso, o sea el atreverme a hacerlo (...)

Por su parte, Enrique ha notado que su estado de ánimo cambió para bien y lo nota en su desempeño en el trabajo:

(...) ¡ya llego de mejor ánimo!, llego dispuesto a ver a mis pendientes, luego, luego, llego obviamente hasta antes, llego más relajado y con mejor ánimo de trabajar, sobre todo, ánimo (...)

Incluso, el trabajo no fue el único aspecto de la vida de Enrique que se vio beneficiado, sino que incluso su esposa y familia se percataron de su cambio de humor:

(...) cambió mi humor, hasta mi esposa me lo dijo, la digestión es diferente (...) ya puedo sentarme a respirar un ratito y estar tranquilo, llegar a mi casa y poder disfrutar de mi familia, de mi esposa, de mis hijas y sentarme un rato a ver la tele con ellas, a cenar, a platicar (...)

## 2. Disminución del estrés

En cuanto a su salud, Bernardo ha notado que ha recuperado su tranquilidad y el estrés ya no lo siente de la misma manera:

(...) la tranquilidad, la tranquilidad, o sea ya, ya no siento el estrés, ya no siento la presión de llegar, hay ocasiones en las que he llegado corriendo pero llego tranquilo y sin ningún problema (...)

Ahora que vive en otras condiciones, Bernardo mira en retrospectiva y piensa que el modo en el que estaba viviendo no era natural, ni sano:



(...) ya no era algo sano, algo normal, algo natural y creo que la base es eso, o no sé si la base o la consecuencia, creo que el estrés sí puede influir muchísimo en el comportamiento de la sociedad en el transporte, eso sí te lo puedo asegurar, observándolo sí, el estrés es fatal, puede ser fatal (...)

Del mismo modo, Enrique afirma que ya se siente más tranquilo pues ya no tiene que andar corriendo:

(...) Ahora que ya vivo más cerca ya me siento más relajado, más tranquilo con ganas de trabajar (...) honestamente ya llegaba yo a Interlomas sí con cierto...¿cómo se dice?, no rechazo sino con cierto cansancio, de malas y ¡Ayyy otro día más de trabajo! y ahora ya no (...) acá, pues ya es más rápido, ya nadamás me subo al metrobús y ya estoy aquí, bien rápido, son escasas seis, siete estaciones, camino tantito y ya estoy aquí en mi trabajo (...)

También, Enrique reflexiona y se da cuenta de que vivir lejos del trabajo implica asumir altos costos no sólo económicos sino familiares, por ello, recomienda a sus hijas que busquen un trabajo que les quede cerca de su casa:

(...) si no vive uno cerca de su trabajo, pasa uno las de Caín, yo a Dios gracias ¡ya! actualmente ya vivo cerca de mi trabajo, entonces pues ya no sufro tanto, pero lo veo con mis hijas, que ellas sí se tienen que transportar más y ‘¡Ay papá, es que el transporte!’, ‘¡Ay papá, es que esto...!’’, pero también si utilizan el carro ¿a dónde lo dejan? El estacionamiento es muy caro (...) si no vive uno cerca de su lugar de trabajo, le sale a uno muy caro (...) entonces yo por eso siempre les digo ‘¡Ay, búscate un trabajo lo más cerca a tu casa!, y si no, entra a una empresa, donde al equis tiempo puedas cambiar de ubicación, como en mi caso (...)

Al igual que Bernardo, Enrique ha notado mejoras incluso en su digestión debido a que ahora ya no se estresa tanto:



(...) no se estresa uno tanto y la digestión es más rápida, es más saludable en pocas palabras, así de fácil (...)

Por otra parte, Israel, reporta que al llegar al trabajo se siente aliviado, ya que sus horarios no le obligan a transitar por la ciudad en las horas pico:

(...) Aliviado, porque como llego muy temprano no hay casi tránsito, entonces llego muy rápido, sin estrés, llego muy fresco, relajado, entonces ya como que dices 'yo ya estoy aquí, los demás quién sabe a qué hora van a llegar', los compañeros de trabajo que vienen en transporte o que entran a las siete u ocho, llegan muy estresados, por situaciones de tránsito, que aquí afuera se bloquea, que ya hay manifestaciones, entonces como que yo digo 'me siento aliviado, ¡ya llegué!', me ocupo del trabajo y ya no tanto el traslado (...)

La misma sensación de alivio y tranquilidad acompaña a Israel en su regreso a casa:

(...) es similar, porque como salgo cuatro y media, todavía no hay mucho tránsito a esa hora y tengo varias opciones viendo el google maps para ver por dónde irme, ya cuando llego a casa, digo ¡ah, pues ya llegué! (...)

### Discusión

Realizar investigaciones desde una perspectiva psicológica, que permitan comprender la vivencia de los traslados casa-trabajo-casa de los trabajadores resultan ser de suma importancia, puesto que si se considera que cada día en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México se realizan 34.56 millones de viajes, de los cuales, más de la mitad (58.1%) tienen como destino el trabajo (INEGI, 2017), entonces la movilidad es un asunto de salud pública que afecta principalmente a la población trabajadora. Los estudios cuyo foco de análisis sea la subjetividad de los viajeros han sido escasos y los que se han realizado en materia de movilidad, se han enfocado en aspectos muy particulares de ésta: la violencia en el transporte público, las condiciones materiales de los traslados, la

relación entre el desarrollo de ciertas enfermedades y la exposición al ruido del tráfico, el impacto económico (para las empresas) de los largos traslados, la contaminación ambiental, entre otros.

Aunado a ello, se le ha dado poca atención a la vivencia subjetiva de los trabajadores viajeros durante sus travesías por la ciudad. Comprender dichas vivencias es esencial, ya que los hallazgos de la presente investigación pueden contribuir a la mejora de ciertas condiciones de los trayectos o modificar las condiciones de trabajo (por ejemplo, difundir el trabajo en casa vía remota u otros esquemas de trabajo flexibles que contribuyan a disminuir la saturación de las vialidades de la ciudad y en consecuencia, los niveles de estrés de los trabajadores).

Dada la escasez de investigaciones con una perspectiva cualitativa, el primer objetivo de esta investigación fue conocer la vivencia subjetiva de los traslados casa-trabajo-casa y los impactos en la salud física y psicológica de los trabajadores. De modo que, se encontró que sobre todo, aquellos trabajadores que sí manifestaron presentar impactos en su salud física y psicológica fueron quienes viven más lejos de su centro de trabajo.

Cabe señalar que hasta el momento, no se encontraron investigaciones que exploren las alteraciones a la salud física y psicológica de manera integral debidas a los traslados casa-trabajo-casa de los viajeros, ni tampoco investigaciones que exploren las vivencias subjetivas de dichos traslados. La revisión a la literatura evidenció que se han investigado las alteraciones a la salud de los conductores de transporte público, así como sus condiciones de trabajo (Espinoza, 2012; Lima, Juárez-García y Arias, 2012).

En las siguientes matrices de clasificación se muestran las alteraciones a la salud física y psicológica de los trabajadores que deben recorrer una mayor distancia para llegar a sus respectivos centros de trabajo.

Principales alteraciones a la salud física de los trabajadores que viven lejos de sus centros de trabajo.

| Salud física      |                                    |                    |        |                          |                         |                            |                           |                             |                              |   |
|-------------------|------------------------------------|--------------------|--------|--------------------------|-------------------------|----------------------------|---------------------------|-----------------------------|------------------------------|---|
|                   | Dificultad para conciliar el sueño | Somnolencia diurna | Fatiga | Dormir poco (adaptación) | Padecimientos gástricos | Malos hábitos alimenticios | Molestias en extremidades | Disminución del rendimiento | Alteraciones psicossomáticas |   |
| <b>Bernardo</b>   |                                    |                    | X      |                          |                         | X                          | X                         |                             |                              | X |
| <b>Enrique</b>    |                                    |                    | X      |                          | X                       |                            | X                         |                             |                              |   |
| <b>Julio</b>      |                                    |                    | X      | X                        |                         | X                          | X                         |                             |                              |   |
| <b>Montserrat</b> | X                                  | X                  | X      |                          | X                       | X                          | X                         | X                           | X                            | X |
| <b>Miguel</b>     |                                    | X                  | X      | X                        |                         |                            |                           |                             | X                            |   |

Fuente: elaboración propia

| Salud psicológica |                          |        |          |                         |                         |                              |
|-------------------|--------------------------|--------|----------|-------------------------|-------------------------|------------------------------|
|                   | Alteraciones emocionales | Estrés | Ansiedad | Ritmo de vida acelerado | Mecanización de la vida | Desequilibrio vida – trabajo |
| <b>Bernardo</b>   | X                        | X      |          | X                       | X                       | X                            |
| <b>Enrique</b>    | X                        | X      | X        | X                       |                         | X                            |
| <b>Julio</b>      | X                        |        | X        |                         |                         | X                            |
| <b>Montserrat</b> |                          | X      |          | X                       |                         |                              |
| <b>Miguel</b>     |                          |        |          |                         |                         | X                            |

Fuente: elaboración propia





Se observa que todos los participantes declaran sentir fatiga y malestares en las extremidades debidos a las malas condiciones de los medios de transporte público que emplean para trasladarse (como falta de mantenimiento, sobresaturación, incomodidad, entre otras antes descritas) y, en los casos de Julio y Enrique, éstas se agudizan por las características del trabajo (las ventas y la atención al cliente requieren estar de pie durante toda la jornada laboral).

Grandjean (2001) señala que la fatiga causa una disminución de la resistencia y de la capacidad de trabajo. A lo largo del día, todas las tensiones se acumulan en la persona y aquélla aumenta paulatinamente funcionando como un antecedente del sueño. La fatiga es saludable cuando la persona puede acostarse y descansar para recuperar los recursos cognitivos y físicos utilizados durante sus actividades ya que es completamente reversible a través del sueño.

Además, la fatiga también aumenta debido a que los trabajadores participantes declararon tener que levantarse más temprano para salir con tiempo extra de sus hogares (por las condiciones del tráfico vehicular de la ciudad) y llegar a tiempo a su trabajo, lo cual reduce las horas de sueño nocturno para descansar y aliviar la sensación de fatiga. En consecuencia, al menos en dos casos (Montserrat y Miguel), los trabajadores también presentan somnolencia diurna. Como se describió anteriormente, en promedio, los trabajadores duermen entre 5 y 6 horas, lo cual puede ocasionar el desarrollo de excesiva somnolencia diurna (ESD), la cual es la sensación subjetiva de sueño a una hora o en una situación inapropiada que conlleva problemas de concentración, memoria y del humor que repercute en las actividades de la vida diaria (Erro y Zandio, 2007). De acuerdo a estos autores, el requerimiento de horas de sueño de un adulto se estima en siete horas. La ESD se debe a las siguientes causas:

- a) Sueño insuficiente: es la causa más común y refleja una higiene del sueño inadecuada o una privación de sueño auto o socialmente impuesta (por ejemplo, por las jornadas laborales o por tener un trabajo a turnos). Suele ocurrir en personas adultas que a lo largo de al menos tres meses duermen



cinco horas o menos cada noche, tienen dificultad para levantarse por las mañanas y sufren episodios de somnolencia brusca durante el día.

- b) Sueño fragmentado: la calidad del sueño es tan importante como la cantidad. Para que el sueño sea reparador es necesario que éste sea continuo. Así, el sueño puede fragmentarse por periodos de vigilia evidentes, breves despertares e incluso, por trastornos respiratorios. Lo anterior es lo que Monserrat vive en ocasiones, quien se despierta en la madrugada para recibir llamadas del trabajo y resolver problemas de los clientes.

Por lo anterior, existen altas probabilidades de que en este grupo de trabajadores se presente fatiga clínica o crónica, la cual de acuerdo a Grandjean (2001) es una sensación cada vez más intensa de fatiga y se presenta no sólo por la tarde, después del trabajo sino también a lo largo del día y antes de comenzar a trabajar. Por lo general, se acompaña de un malestar de naturaleza emocional (presente en Bernardo, Enrique y Julio): mayor emotividad psíquica (comportamiento antisocial, sensación de fastidio, irritabilidad), ansiedad sin motivo aparente y falta de energía con pérdida de iniciativa. Además, suelen presentarse algunos síntomas de malestar inespecífico: cefalea, vértigo, pérdida de apetito, trastornos digestivos (que se presentaron en Enrique), insomnio (presente en Monserrat), etc.

En el caso de Miguel, él afirmó presentar ciertas deficiencias cognitivas que han tenido como consecuencia una baja en su rendimiento laboral. Lo anterior, también puede deberse a la fatiga que experimenta. Richter (2001) afirma que la fatiga conlleva una serie de repercusiones sobre el sistema humano de procesamiento de la información:

- a) En la percepción: disminución de los movimientos oculares y discriminación de señales.
- b) En el procesamiento de la información: se amplía el tiempo para la toma de decisiones, errores de acción, incertidumbre en las decisiones, bloqueo y alteraciones de la coordinación sensoriomotora.



- c) En las funciones de la memoria: lentitud para almacenar la información en la memoria de corto plazo, alteraciones de los procesos de repetición de lo almacenado en la memoria a corto plazo, retrasos en la transmisión de información almacenada en la memoria a largo plazo y en el proceso de búsqueda de información.

En cierta medida, estos impactos experimentados se explican por las largas distancia que deben recorrer diariamente para llegar a sus trabajos, lo cual implica invertir más tiempo, más recursos económicos y físicos (ir de pie en un transporte saturado), menos horas de sueño nocturno e incluso, un mayor esfuerzo emocional (en los casos de Enrique y Julio la atención al cliente implica siempre “dar una buena cara”).

Paradójicamente, quienes van a trabajar lejos de sus hogares lo hacen con la finalidad de dar una mejor calidad de vida a sus familias (para percibir un mayor ingreso), pero al mismo tiempo, esto significa menor tiempo para convivir con la familia (condición presente en Bernardo, Enrique, Julio y Miguel), pasatiempos o incluso, al autocuidado.

Otra de las alteraciones que más ha recibido la atención de los investigadores en la materia, es el estrés que generan las condiciones precarias de movilidad en la ZMVM, en la presente investigación, Bernardo, Enrique y Monserrat lo presentan. El estrés, es una respuesta que surge cuando las demandas del ambiente exceden los recursos disponibles de la persona para hacerles frente (Landy y Conte, 2005). En este caso, los trabajadores no pueden “controlar” las condiciones viales de la ciudad ni los imprevistos que puedan ocurrir en sus trayectos.

La exposición frecuente al estrés conlleva una serie de consecuencias para la salud de las personas (Landy y Conte, 2005):

- Altera el procesamiento de la información, tiene efectos negativos sobre la memoria, el tiempo de reacción y la precisión así como dificultades para enfocar la atención.



- Consecuencias cardiovasculares: cambios en la presión arterial, el ritmo cardíaco y el colesterol.
- Consecuencias gastrointestinales: problemas digestivos diversos (colitis, gastritis, reflujo gastroesofágico, entre otras.).

Algunas de estas consecuencias fueron reportadas por Enrique, Bernardo y Monserrat, en estos dos últimos, el estrés agravó otras condiciones de salud: en el caso de Bernardo, sus crisis de epilepsia (las cuales ocurrían con mayor frecuencia) y en Monserrat, el estrés que le produce el tráfico vehicular, le provoca psoriasis (se incrementa su necesidad de rascarse la piel y con ello, el surgimiento de sus ronchas). De acuerdo a Vargas (2013), las enfermedades psicosomáticas: “permiten identificar la existencia de un malestar colectivo, suscitado en un momento y contexto histórico con características muy particulares” (p.15). La ZMVM se caracteriza por la sobrepoblación y un ritmo de vida acelerado, millones de personas están expuestas cada día al caos de una ciudad contaminada, desorganizada y peligrosa; por otra parte, en la actualidad se viven condiciones de precarización laboral, donde lo más importante es conservar el trabajo. Aquí es donde las condiciones de trabajo impactan directamente a los trabajadores: las políticas de puntualidad y contratación determinan el esfuerzo que deberán hacer para llegar a tiempo al trabajo, obtener bonos de puntualidad, no ser “regresados a su casa”, evitar recibir descuentos al salario por retardos o en el peor de los casos, ser despedidos.

En la presente investigación, se encontró que quienes son sindicalizados (Bernardo y Miguel), tienen políticas de puntualidad mucho más rígidas (se cuentan los minutos que se llega tarde a laborar en el checador) que los trabajadores de confianza (quienes no tienen las mismas prestaciones que los sindicalizados y por tanto, la puntualidad no es tan relevante).

Además, los horarios de entrada y salida de la empresa determinan tanto las horas de sueño nocturno como los hábitos alimenticios. Sobre este último aspecto, se encontró que entre más tarde salen los trabajadores, ocurren varias situaciones: no cenar por la noche o cenar “muy pesado” (tal es el caso de Julio)

o se “saltan” algún alimento (como ocurría con Bernardo); mientras que entre más temprano entren a trabajar, salen de su casa sin desayunar (como en el caso de Miguel) o consumen refresco durante la jornada (como en el caso de Julio); los trabajadores afirmaron que prefieren dormir un poco más que levantarse aún más temprano para preparar alimentos. Al respecto, Aranceta y Serra (2012) señalan que para soportar las horas pasadas en el trabajo, es indispensable una nutrición correcta, no sólo para rendir adecuadamente, sino para evitar riesgos laborales (por ejemplo, en el manejo de maquinaria, trabajo en alturas, andamios, postes o paredes), así “los alimentos constituyen el combustible que impulsa la producción laboral” (p. 13).

De acuerdo con estos autores, las personas que acuden al trabajo sin desayunar presentan valores bajos de glucemia, el cual implica que la persona esté de peor humor, más insegura, menos agradable, enérgica y que tenga peor memoria y menor implicación en el trabajo. La hipoglucemia que se manifiesta al saltarse una comida, disminuye la velocidad de procesamiento de la información. Según algunas estimaciones, una mala alimentación causa pérdidas de hasta el 20% de la productividad, ya sea por desnutrición o por obesidad y los gastos que ambas conllevan: atención médica, ausentismo, jornadas de trabajo con actividades restringidas, entre otras.

Se observa que los síntomas descritos por los trabajadores están interrelacionados, es como un efecto dominó: horarios de trabajo extensos causan pocas horas de sueño nocturno, el cual conduce a fatiga, la cual a su vez, causa malos hábitos alimenticios, bajo rendimiento en el trabajo, alteraciones emocionales, gástricas, tensiones entre el trabajo y la familia y así sucesivamente.

De lo anterior, se puede constatar que la salud física y psicológica es un todo interrelacionado y no segmentado, ya que los impactos en la salud de los trabajadores se experimentan y se viven de manera integral y no por separado.

Por el contrario, los trabajadores que viven cerca de sus centros de trabajo (Bernardo, Enrique e Israel) presentan características diferentes. Los casos de Bernardo y Enrique son muy reveladores pues evidencian el gran cambio que



vivieron en casi todas las áreas de su vida tras el cambio de sede laboral. Como se mencionó anteriormente, en sus relatos se integra la relación entre pasado, presente y futuro expresada en la narración de cada uno. En el siguiente cuadro comparativo se muestra el antes y el después del cambio de sede laboral de Enrique y Bernardo.

| Antes del cambio             | Después del cambio                             | Antes del cambio           | Después del cambio                        |
|------------------------------|--|----------------------------|---|
| <b>Bernardo</b>              |  | <b>Enrique</b>             |   |
| <b>Salud física</b>          |  | <b>Salud física</b>        |   |
| Fatiga.                      | Mayor tiempo de sueño nocturno (menos fatiga). | Fatiga.                    | Disminución notable de la fatiga.         |
| Malos hábitos alimenticios.  | Comer a sus horas.                             | Padecimientos gástricos.   | Desaparición de sus malestares gástricos. |
| Molestias en extremidades.   | Disminución importante de las molestias.       | Molestias en extremidades. | Disminución importante de las molestias.  |
| Alteraciones psicósomáticas. | Desaparición de sus crisis epilépticas.        |                            |   |
| <b>Salud psicológica</b>     |  | <b>Salud psicológica</b>   |   |
| Alteraciones emocionales.    | Mejoras en el estado de ánimo.                 | Alteraciones emocionales.  | Mejoras en el estado de ánimo.            |
| Estrés.                      | Disminución notable del estrés.                | Estrés.                    | Disminución notable del estrés.           |
| Ritmo de vida acelerado.     | Ritmo de vida más relajado.                    | Ansiedad.                  | Sensación de tranquilidad.                |
| Mecanización de la vida.     | Rutinas flexibles para dedicar más             | Ritmo de vida acelerado.   | Ritmo de vida más relajado.               |

|                              |   |                              |  |
|------------------------------|---|------------------------------|--|
|                              | tiempo a proyectos personales.            |                              |  |
| Desequilibrio vida – trabajo | Mayor tiempo para convivir con su esposa. | Desequilibrio vida – trabajo | Mayor tiempo para convivir con su familia. |

FUENTE: Elaboración propia.

En ambos casos, se observa un cambio notable en su calidad de vida. La calidad de vida ha sido definida por la OMS como “la percepción del individuo de su situación en la vida, dentro del contexto cultural y de los valores en que vive, y en relación con sus objetivos, expectativas, valores e intereses”. De acuerdo con Ferrer (2008) este constructo es un híbrido subjetivo – objetivo puesto que integra unas condiciones objetivas y un estado subjetivo de satisfacción.

Lo anterior se refleja en los casos de Bernardo y Enrique, objetivamente, redujeron el tiempo de traslados, disminuyeron la cantidad de dinero que gastaban en transporte e incrementaron las horas de sueño nocturno así como el tiempo para convivir con sus respectivas familias; subjetivamente, ambos notaron un cambio positivo en sus estados de ánimo, en sus relaciones familiares y laborales; ambos observaron que sus vidas pasaron de ser estresantes y tensas a tranquilas y relajadas.

En el caso de Israel, algunas de sus condiciones de trabajo favorecen para que al menos los traslados no tengan un impacto negativo en él: su horario de trabajo y la forma de contratación. Al ser parte del personal de confianza, no está sometido a reglas de puntualidad rígidas y respecto al horario, se tiene que entra a trabajar antes de la hora pico en la ciudad (6:10 am) y del mismo modo, sale de trabajar antes que la gran mayoría de los trabajadores (16:30 pm).

En definitiva, uno de los hallazgos más relevantes de la presente investigación es que los traslados casa-trabajo-casa sí impactan la salud y el bienestar de los trabajadores (tanto objetiva como subjetivamente). Se constata



que gran parte de este impacto se debe a la acción “indirecta” de la empresa, pues ésta es quien define horarios de entrada y salida, horarios para comer, políticas de puntualidad (bonos y sanciones), así como las posibilidades para cambiar o no de sede (como en los casos de Bernardo y Enrique).

No existe una única vivencia de los traslados casa-trabajo-casa: es una y son muchas al mismo tiempo. A pesar de que impactan negativamente en la salud y el bienestar, los trabajadores han sabido adaptarse a estas agrestes condiciones de vida: ya sea escuchando música, rezando, durmiendo, leyendo, etc. Cada día recorren largas distancias para conseguir sus objetivos: dar una mejor calidad de vida a sus familias, obtener una vivienda de interés social (y liberarse de pagar una renta como en el caso de Miguel), ahorrar dinero para adquirir bienes y servicios, etc. Pareciera que todo ese esfuerzo obedece a una sola razón: tener más dinero, como si éste tuviera la capacidad de comprar salud y bienestar; en el camino, se va dejando a la familia (como en el caso de Enrique, que no vio a sus hijas crecer), la salud (circunstancia que Bernardo supo ver a tiempo y eso lo impulsó a solicitar su cambio de sede laboral) y el bienestar (Montserrat debe ingerir un antidepresivo para “controlar” la psoriasis que padece).



## Conclusiones

La presente investigación pretendió conocer e interpretar la vivencia subjetiva de los traslados casa-trabajo-casa y sus impactos en la salud física y psicológica de los trabajadores. Del análisis de las narraciones de los trabajadores, se afirma que los traslados causan un desgaste físico y mental sobre todo en aquellos que viven lejos de sus respectivas sedes de trabajo (a más de una hora) y además, aquéllos tienen un efecto sumativo que se añade al desgaste producido por la actividad laboral en sí misma.

En promedio, quienes viven lejos de su sede laboral, invierten más de dos horas para ir a trabajar y el mismo tiempo o más (según las condiciones climáticas y del medio de transporte empleado) para regresar a sus hogares. Dicha cantidad de tiempo se añade a sus jornadas laborales (de 8 a 10 horas de duración). Las ocupaciones de los trabajadores entrevistados implican estar de pie durante largos periodos de tiempo, sin descansos (excepto en la hora de comida) y dar una buena cara al cliente/usuario, por lo cual, las condiciones de incomodidad de los trayectos se suman a sus actividades laborales.

Por otra parte, se observó que los trabajadores recorren más de 30 kilómetros al día para ir a sus lugares de trabajo y la misma distancia para regresar a sus casas. En gran medida, esta situación se explica por la ausencia de empleos bien remunerados en las cercanías del hogar de los trabajadores, por ello, deben trasladarse largas distancias para obtener un ingreso más elevado y mejores condiciones laborales (con contrato y prestaciones). Los trabajadores participantes en la presente investigación laboran para grandes empresas e instituciones del Estado y cuentan con contrato y prestaciones (entre las cuales, se encuentran bonos o descuentos de puntualidad).

La mayoría de los trabajadores entrevistados utiliza el transporte público para trasladarse y solamente en un caso, la empresa provee de transporte para sus trabajadores (los recogen en una estación del metro). Se observa que sus trayectos son multimodales, es decir, emplean más de una modalidad de transporte, a saber: metro, metrobús, microbús (combi) y taxi.

En general, el transporte público es considerado como de mala calidad por los trabajadores entrevistados, en su opinión es contaminante, incómodo, lento, sobresaturado, carece de medidas de seguridad (como tubos para agarrarse o viajan colgados) e inseguro (han sufrido asaltos).

En relación con el aspecto económico, los trabajadores destinan en promedio cincuenta pesos en gasto de pasajes por día, cantidad que puede incrementarse según la hora, el día y lugar de residencia. Respecto a este último aspecto, las personas que viven en el Estado de México pagan tarifas de transporte más altas que en la Ciudad de México.

Para describir sus vivencias en los trayectos, los trabajadores entrevistados emplearon distintas metáforas, por ejemplo, “pies de elefante”, “ir de a pollito rostizado”, “ir de a mosca”, expresiones que denotan la incomodidad y el riesgo con el que viven dichos trayectos. Además, en sus narraciones se observan palabras para describir estados emocionales/afectivos como incertidumbre, angustia, estrés, fastidio, enojo, tensión, mal humor y desánimo o tranquilidad, relajación. En este sentido, existe evidencia de que vivir de manera continua estados emocionales de malestar, se vincula con el padecimiento de gran diversidad de enfermedades. Los trabajadores entrevistados reportaron que sus trayectos al considerarlos como estresantes, les favorecía la aparición de síntomas de colitis, lenta digestión, psoriasis, molestias en extremidades (dolores en rodillas, piernas, pies y espalda) y en un caso, el estrés era el factor detonador de crisis de epilepsia.

Aunado a ello, los trabajadores en promedio duermen cinco horas o menos, lo que les causa somnolencia diurna y presentan hábitos alimenticios inadecuados (ingieren grandes cantidades de alimentos por la noche, no desayunan y en ocasiones, no tienen un horario fijo para comer) y sienten fatiga y un desgaste corporal general.

En cuanto a la salud emocional, los trabajadores narran que al llegar al trabajo, se sienten cansados, con sensación de fastidio, mal humor y desánimo (aunque “preparados” para trabajar), de mecanización de su vida, con poco o nulo

tiempo para el ocio o la convivencia con la pareja y amigos; a su regreso a casa, reportan no tener ganas ni ánimos de socializar con la familia (hijos y pareja), desgano, desánimo y el único deseo de dormir lo más pronto posible.

Cabe destacar que los trabajadores han desarrollado distintas estrategias de afrontamiento para minimizar los efectos negativos de sus traslados, pues según sus narraciones es algo inevitable. Por ejemplo, dormir durante los trayectos (para desconectarse), escuchar música, rezar, mentalizarse para no enojarse, leer o pensar que esto tiene un propósito (como la obtención de un crédito hipotecario para una vivienda). Además, están dispuestos a “sacrificarse” para mejorar la calidad de vida de ellos y sus familias aunque eso implique menor tiempo para convivir, dormir o alimentarse y mayor cansancio, conflictos con la pareja por no estar presentes o no cumplir con los compromisos familiares.

En contraste, los trabajadores que viven cerca de su trabajo (a menos de una hora), reportan tiempos de recorrido de entre 20 a 30 minutos y una distancia de 6 kilómetros en promedio. Este grupo de trabajadores ocupa una sola modalidad de transporte (automóvil particular, microbús o metrobús) o bien, pueden caminar a sus centros de trabajo.

Sus traslados los describen como más tranquilos, relajados y económicos (en promedio, gastan \$60 pesos a la semana), excepto en un caso, en el que el trabajador afirma que el automóvil puede ser más caro que el transporte público (costos asociados al combustible, mantenimiento, entre otros). En consecuencia, reportaron llegar al trabajo con una mejor actitud y con un estado de ánimo más positivo, lo mismo ocurre al regresar a sus hogares.

En la presente investigación, se examinó el caso de dos trabajadores que tuvieron la oportunidad para cambiar de sede de trabajo (a una más cercana a sus hogares), ambos pasaron de trabajar a más de dos horas de distancia a solamente 30 minutos. En ambos casos, su calidad de vida mejoró notablemente ya que afirmaron que ahora duermen más, perciben que aprovechan mejor su tiempo y perciben su entorno laboral como más favorable, su estado de ánimo mejoró, dedican más tiempo para convivir con su familia, han retomado proyectos

personales, sus síntomas de gastritis, colitis y crisis de epilepsia disminuyeron o desaparecieron porque los traslados ya no constituyen una fuente de estrés para ellos.

Conocer a fondo las percepciones de los trabajadores en cuanto a sus traslados casa-trabajo-casa permite identificar las manifestaciones subjetivas del desgaste psicoemocional y físico que enfrentan día a día para acudir a trabajar, además de las estrategias que ponen en marcha para hacerle frente. Subjetivamente, los trabajadores viven sus traslados como un sacrificio (que causa malestar, sobre todo en quienes viven lejos de su trabajo), un esfuerzo y algo que “tiene” que hacerse si se quiere mejorar las condiciones de vida. Su vivencia subjetiva revela que a pesar de las condiciones materiales de los traslados, están acostumbrados a recorrer largas distancias y asumen los costos que les generan (económicos, familiares, pérdida de tiempo) por la percepción que tienen de que trabajar más lejos, les proporciona mayores ingresos.

Evidenciar el desgaste psicoemocional y físico de los trayectos, favorece que las empresas pongan en marcha diversas medidas para disminuir los efectos negativos de este factor psicosocial de riesgo (que aunque, no se considera como tal en la literatura sobre el tema, es una actividad que los trabajadores deben realizar para la reproducción de la fuerza de trabajo). Por ejemplo, proporcionar mayores oportunidades de trabajar desde casa (home office), horarios de trabajo escalonados (para evitar las horas pico), reducir las horas de jornada laboral o considerar los tiempos de traslado como parte de las horas de trabajo. En este sentido, recientemente José Ramón Camberos, diputado del Partido Acción Nacional (PAN) propuso una reforma al artículo 123 constitucional que consiste en reducir de ocho a siete horas el horario laboral, recortar la semana de trabajo de 6 a 5 días e incrementar las vacaciones, con la finalidad de garantizar el descanso necesario para prevenir daños en la salud física y mental de los trabajadores, pues afirmó que un mayor número de horas trabajadas no se traduce en una mayor productividad y hay afectaciones a la salud.



A pesar de estas posibilidades, la reducción de la jornada laboral sólo tendrá efectos si se aplica masivamente, pero ningún país quiere implantar esta medida por temor a sufrir fuertes pérdidas en sus niveles de competitividad y rentabilidad, aunque eso implique el deterioro de la salud de los trabajadores.

Dado que los trabajadores están expuestos a un desgaste continuo, las empresas pueden enfrentar diversos costos derivados del desarrollo de enfermedades como incapacidades, rotación de personal, ausentismo, baja productividad, entre otros. En este contexto, la empresa es la que establece horarios, duración de la jornada laboral, políticas de puntualidad (bonos y sanciones por impuntualidad), formas de trabajo, entre otros aspectos, que en conjunto, definen el ritmo de vida de los trabajadores: cantidad de horas de sueño, días de descanso, cantidad de tiempo libre fuera del trabajo, entre otros.

No es posible examinar los efectos de los trayectos casa-trabajo-casa en la salud de los trabajadores sin mencionar las condiciones de empleo imperantes en la actualidad. Se puede afirmar que el desgaste físico y psicoemocional causado por las largas distancias que deben recorrer los trabajadores es una consecuencia de la precarización laboral actual. Ante la escasez de empleos dignos y bien remunerados, las personas se ven en la necesidad de buscar trabajo cada vez más lejos de casa, aunque esto ya no es garantía de obtener un trabajo digno, pero sí de un desgaste en la salud.



## Referencias

- Abreu, I. (2012). La cercanía entre oficina y casa evita el resentimiento de los empleados. *Tendencias* 21. Recuperado de [https://www.tendencias21.net/La-cercania-entre-oficina-y-casa-evita-el-resentimiento-de-los-empleados\\_a12441.html](https://www.tendencias21.net/La-cercania-entre-oficina-y-casa-evita-el-resentimiento-de-los-empleados_a12441.html)
- Aguirre, J. P. (2017). *Movilidad urbana en México. Cuaderno de Investigación*. México: Senado de la República, Instituto Belisario Domínguez, LXIII Legislatura, recuperado de <http://bibliodigitalibd.senado.gob.mx/bitstream/handle/123456789/3391/Cuaderno%20de%20investigacio%CC%81n%2030%20%281%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Alceda, A. (1997). *La operación de los transportes*. México: Corporación Mexicana de Impresión S.A. de C.V.
- Aranceta, J. y Serra, L. (2012). *Alimentación y trabajo*. Madrid: Editorial Médica Panamericana.
- Arráez, M., Calles, J., y Moreno de Tovar, L. (2006). La hermenéutica: una actividad interpretativa. *Sapiens. Revista Universitaria de Investigación*, (2) 7, 171 – 181.
- Bautista, N. P. (2011). *Proceso de la investigación cualitativa. Epistemología, metodología y aplicaciones*. Bogotá: Manual Moderno.
- Bussiére, Y., Pérez, S., Bodson, P. y Ravalet, E. (2005). Movilidad urbana y localización residencial en San José y Puebla. En Y. Bussiére (Ed.), *Transporte urbano en Latinoamérica y el Caribe: Estudios de casos (San José, Puebla, Puerto España, Puerto Príncipe)* (pp. 57 – 70). FLACSO: Costa Rica editorial.

- Cárdenas, E. (2010). *La acción pública en materia de transporte urbano y suburbano en el Estado de México*. México: Instituto de Administración Pública del Estado de México, A.C.
- Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública (2018). *Encuesta telefónica nacional sobre movilidad urbana*. México: Cámara de Diputados, LXIII Legislatura. Recuperado de [file:///Users/lxchel/Downloads/CESOP-IL-72-14-MovilidadUrbana-050318%20\(1\).pdf](file:///Users/lxchel/Downloads/CESOP-IL-72-14-MovilidadUrbana-050318%20(1).pdf)
- Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF, 2012). *Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal*. Recuperado de [https://piensadh.cd hdf.org.mx/images/publicaciones/Informe\\_especial/2013\\_Informe\\_esp\\_Movilidad.pdf](https://piensadh.cd hdf.org.mx/images/publicaciones/Informe_especial/2013_Informe_esp_Movilidad.pdf)
- Cornejo, M., Mendoza, F., y Rojas, C. (2008). La Investigación con Relatos de Vida: Pistas y Opciones del Diseño Metodológico. *PSYKHE*, (1) 17, 29 – 39.
- Diario Oficial de la Federación (1992). *NOM-D-260-1992. Características y especificaciones técnicas y de seguridad para los vehículos automotores de más de nueve personas*. Recuperado de [http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=4697239&fecha=09/11/1992](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4697239&fecha=09/11/1992)
- Erro, M. E., y Zandio, B. (2007). Las hipersomnias: diagnóstico, clasificación y tratamiento. *An. Sist. Sanit. Navar.* 1 (30), 113 – 120.
- Espinoza, A. (2012). Tras el volante. Condiciones de trabajo de los operarios del transporte en una ciudad media. En F. Arias y A. Juárez (coords.), *Agotamiento profesional y estrés: hallazgos desde México y otros países latinoamericanos*. (pp. 409 – 429). Universidad Autónoma del Estado de Morelos: Porrúa.
- Espinoza, J. (2013). Espacios objetivos y subjetivos de la movilidad cotidiana urbana. *Revista Cartográfica*, (1) 89, 103 – 117.
- Ferrer, U. (2008). El viviente, la vida y la calidad de vida. *Cuadernos de Bioética*, (2) XIX, 213 – 221.



- Fideicomiso para el Mejoramiento de las Vías de Comunicación del Distrito Federal (FIMEVIC, 2002). *Problemas de Movilidad en la Ciudad de México*. Recuperado de <http://www.fimevic.df.gob.mx/problemas/problemasdemov.htm>
- Forbes Staff (2018). El tiempo que tardas en llegar a tu oficina debería ser parte de tu horario laboral. *Forbes México*, recuperado de <https://www.forbes.com.mx/el-tiempo-que-tardas-en-llegar-a-tu-oficina-deberia-ser-considerado-como-horario-laboral/>
- Franco, R. y Alarcón, P. (2014). *Salud y Seguridad en el Trabajo (SST). Aportes para una cultura de Prevención*. Argentina: Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social. Recuperado de [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@americas/@ro-lima/@ilo-buenos\\_aires/documents/publication/wcms\\_248685.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@americas/@ro-lima/@ilo-buenos_aires/documents/publication/wcms_248685.pdf)
- García, N., Castellanos, A. y Rosas, A. (2013). *La Ciudad de los Viajeros. Travesías e imaginarios urbanos, México 1940 – 2000*. México: Fondo de Cultura Económica.
- González, F.L. (2000). Lo cualitativo y lo cuantitativo en la investigación de la psicología social. *Psicología e Sociedade, Sao Paulo*, 10 (2), 61 – 71.
- González, F. L. (2006). *Investigación cualitativa y subjetividad*. Guatemala: ODHAG.
- Grandjean, E. (2001). Fatiga general. En Organización Internacional del Trabajo. *Enciclopedia de Salud y Seguridad en el Trabajo*. (pp. 29.39 – 29.40). Madrid: Ministerio de trabajo y asuntos sociales.
- Gutiérrez, A. (1983). *El transporte urbano y metropolitano en Málaga*. España: Publicaciones de la Universidad de Sevilla.
- Tarriba, G. y Alarcón, G. (2012) Movilidad competitiva en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México: diagnóstico y soluciones factibles. Instituto Mexicano para la Competitividad. Recuperado de [https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2012/1/costos\\_congestion\\_en\\_zmvm2\\_final\\_abril.pdf](https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2012/1/costos_congestion_en_zmvm2_final_abril.pdf)



- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI, 2017). *Anuario estadístico y geográfico de la Ciudad de México 2017*. Recuperado de [http://www.datatur.sectur.gob.mx/ITxEF\\_Docs/CDMX\\_ANUARIO\\_PDF.pdf](http://www.datatur.sectur.gob.mx/ITxEF_Docs/CDMX_ANUARIO_PDF.pdf)
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI, 2017). *Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017*. Recuperado de <http://www.beta.inegi.org.mx/programas/eod/2017/>
- Landy, F. J. y Conte, J. M. (2005). *Psicología Industrial*. México: McGraw – Hill.
- Larralde, A. (1996). *Los desplazamientos diarios de la población en el área metropolitana de Monterrey*. (Tesis de maestría). El Colegio de México, Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano, México.
- Lima, C. C., Juárez-García, A. y Arias, F. (2012). Un estudio exploratorio sobre estresores laborales en conductores de transporte público colectivo del estado de Morelos, México. En F. Arias y A. Juárez (coords.), *Agotamiento profesional y estrés: hallazgos desde México y otros países latinoamericanos*. (pp. 433 – 451). Universidad Autónoma del Estado de Morelos: Porrúa.
- Mallimaci, F. y Giménez, V. (2006). Historia de vida y métodos biográficos. En I. Vasilachis de Gialdino (coord.), *Estrategias de investigación cualitativa* (pp. 175 – 212). España: Gedisa.
- Martínez, M. A. (2017). Movilidad Urbana, Segregación y Género: Pequeños retratos de la movilidad de mujeres del Norte (México), Centro (Nicaragua) y Sur América (Brasil). *Revista Latinoamericana de Geografía*, (8) 1, 3 – 17.
- Martínez, M. (2006). *Ciencia y arte en la Metodología Cualitativa*. México: Trillas.
- Moliner, A. R. (2014). *Situación actual del transporte urbano en México*. México: Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad.
- Oficina Internacional del Trabajo (OIT, 2011). *Conciliación del trabajo y la vida familiar*. 312ª reunión, Ginebra. Recuperado de [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms\\_163643.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_163643.pdf)

- Olguín, M. y Rojas, D. (20 de julio de 2018). ¿Por qué la agresividad de la gente en el transporte público?. *Excelsior*. Recuperado de <https://www.excelsior.com.mx/nacional/por-que-la-agresividad-de-la-gente-en-el-transporte-publico/1204103>
- Organización Internacional del Trabajo (OIT, 1986). Factores Psicosociales en el Trabajo: Naturaleza, incidencia y Prevención. *Serie Seguridad, Higiene y Medicina del Trabajo*, 56. Ginebra.
- Ramírez, B. T. (13 de noviembre de 2018). Califican a CDMX como la ciudad con peor tráfico del planeta. *La Jornada*. Recuperado de <https://www.jornada.com.mx/ultimas/2018/11/13/califican-a-cdmx-como-la-ciudad-con-peor-trafico-del-planeta-2967.html>
- Remes, R. (1996). Propuesta de instrumentos económicos para reorientar las actitudes en el transporte. En J. D. Pineda (coord.), *Los retos del transporte urbano*. (pp. 95 – 102). México: Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA).
- Richter, P. (2001). Fatiga mental. En Organización Internacional del Trabajo. *Enciclopedia de Salud y Seguridad en el Trabajo*. (pp. 29.50 – 29.51). Madrid: Ministerio de trabajo y asuntos sociales.
- Secretaría del Medio Ambiente (SEDEMA, 2017). *Ley de Movilidad del Distrito Federal*. Recuperado de <https://www.sedema.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/5a6/78d/fd9/5a678dfd96d28237463389.pdf>
- Schteingart, M. e Ibarra, V. (2016). *Desarrollo urbano – ambiental y movilidad en la Ciudad de México. Evaluación histórica, cambios recientes y políticas públicas*. México: Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales, El Colegio de México.
- Soneira, A. J. (2006). La Teoría fundamentada en los datos (Grounded Theory) de Glaser y Strauss. En I. Vasilachis de Gialdino (coord.), *Estrategias de investigación cualitativa*. (pp. 153 – 173). España: Gedisa.

- Suárez, M. y Delgado, C. (2015). *Entre mi casa y mi destino. Movilidad y transporte en México. Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Biblioteca Los Mexicanos vistos por sí mismos. Los grandes temas nacionales. Recuperado de <http://www.losmexicanos.unam.mx/movilidadytransporte/libro/index.html>
- Vallés, J. y Hap, E. A. (1978). *El transporte en las grandes ciudades*. España: Universidad de Sevilla.
- Vargas, P. (2013). Las enfermedades psicosomáticas y el malestar emocional de los (as) estudiantes de la sede del Atlántico, Universidad de Costa Rica. *InterSedes: Revista de las Sedes Regionales*, 14(28), 5 – 24.
- Yáñez, J. B. (1996). Impacto del transporte en la productividad del trabajo. En J. D. Pineda (coord.), *Los retos del transporte urbano*. (pp. 121 – 128). México: Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA).

## La historia de Bernardo

Bernardo, un joven bibliotecario de 37 años, trabajaba orgullosamente en un importante Instituto de investigación de Ciudad Universitaria, trabajar ahí era motivo de estatus y renombre, (su ego estaba más elevado), aunque en el fondo, tenía un alto costo para él: las largas distancias que día a día tenía que recorrer para llegar a su trabajo y para regresar a casa, hacían que sacrificara tiempo valioso de su vida, para estar al lado de su esposa, para descansar, simplemente, para estar tranquilo. Tuvieron que pasar años de desgaste para que Bernardo se atreviera a tomar una decisión que cambiaría su vida por completo: hacer una permuta a FES Acatlán...la oportunidad de la permuta se había presentado años atrás, cuando en 2012 Bernardo y su esposa abrieron un negocio cerca de esta FES, en ese entonces, una bibliotecaria le ofreció hacer una permuta, pero él la rechazó: << y dije 'no, cómo crees, es CU, ¿cómo me voy a salir de CU?>>

Antes de tomar esta difícil decisión – pues esto representaba dejar a sus amigos investigadores y colegas, además de renunciar al privilegio de estar en Ciudad Universitaria – , durante cinco años, Bernardo vivió una rutina diaria de recorrer largas distancias a su lugar de trabajo, la cual lo llevaba lentamente a un agotamiento extremo. Acostumbrado a esto, vivió años de estrés muy elevado, pérdida de tiempo sin hacer nada productivo, obesidad, mala alimentación, vivir corriendo y luchando eternamente contra el tiempo. Además, esta situación agravó el estrés que causaba la epilepsia que Bernardo padecía: << tuve que ir al psicólogo, me di cuenta o nos dimos cuenta de que era estrés, precisamente el estrés>>. Recuerda con preocupación un episodio de epilepsia que le dio estando en el metro, de ese momento no recuerda mucho, sólo haber despertado desconcertado ante la mirada de un oficial de policía y un enfermero. Ese recuerdo, le hace pensar que viajar tanto en metro era un riesgo para él: <<¿qué tal si me hubiera dado una crisis en el andén?, caerme a la vías, no sé>>...

Cada día, era la misma rutina: Bernardo debía despertarse antes de que saliera el sol, salir de casa también antes de que saliera el sol y regresar cuando el sol ya se había ocultado...ya tenía calculado su tiempo, debía estar en el

trabajo a las ocho cuarenta y cinco, ni un minuto más...al llegar al trabajo, sentía monotonía, su modo de vivir lo había llevado a tal extremo que su existencia se estaba mecanizando: <<tener ya mecánico los pasos que tenía que dar, bajar, ir al torniquete, ir esquivando las personas, y ya tener medida la puerta, dónde me tenía que subir y dónde me tenía que quedar en el vagón para poder bajar bien en Hidalgo, o sea, ya muy mecanizado, muy monótono...entonces cuando yo llegaba al trabajo era de poner mis cosas y pum...lo mismo, otro día más, entonces este, no me daba cuenta...creo que sí me estaba perdiendo de muchas cosas>>. Además, en su dependencia la puntualidad era algo muy importante y Bernardo se quedaba a un minuto de obtener el tanpreciado bono de puntualidad, nunca se lo pudo ganar, esto incrementaba su desánimo.

Por la tarde/noche, al llegar a casa, Bernardo no podía escapar de las garras de la rutina: <<era regresar a hacer otra vez algo monótono>>...siempre se sentía cansado, quería escapar un poco en su computadora: <<aquí estoy en mi iglú>>, se ensimismaba en sus proyectos personales, para después, prepararse para la cena y para el día siguiente, en definitiva, no disfrutaba sus días. Además, su cuerpo empezaba a resentir los estragos de una rutina tan desgastante: había malestar en sus rodillas, en la espalda y se llegó a dormir de pie en el metro.

El año pasado, Bernardo decide irse a vivir a Oaxaca junto con su esposa, era necesario alejarse de este mundo agreste y estresante, ahí encuentra un remanso: sin largas distancias y sin estrés, lo cual le ayudó enormemente a estar estable emocionalmente. Pero, como todo tiene un inicio y un fin, se llegó el día de regresar a México y desde el primer momento, Bernardo empezó a sufrir nuevamente: << fue el primer día que tomé el metro, o sea a regresar a mi, a mi rutina, sentí así como una ola de estrés literalmente, o sea...decir 'chin, volví a lo mismo'>>, era como si nada hubiera cambiado, sintió que no había avanzado...esta vez, el tiempo se detuvo y se dio cuenta de que el ambiente en el transporte estaba plagado de violencia, golpes directos, miradas, empujones...fue ahí cuando le cayó el veinte y empezó a reflexionar en su situación de vida actual.

Así, pasaron unos días...y un día, hubo mucho tráfico y el metro estuvo particularmente lento, llegó a casa como siempre y una pregunta de su esposa lo impactó profundamente: ¿te sirvo de cenar?, aunque pareciera algo trivial, Bernardo tomó conciencia en este instante de que era el momento para detener esta situación pues ya no llegaba a su casa ni a comer. Entonces, de inmediato recordó a aquella persona que le había ofrecido la permuta años atrás: << sí, digo, gracias a Dios ella aún estaba con la propuesta, aceptó, hicimos el trámite y en...febrero es cuando...cuando me dan mi permuta...>> Esto, cambió su vida completamente...

Bernardo ha dejado a tras de sí ese círculo vicioso: despierta cuando ya hay luz de día, ha encontrado incluso más oportunidades de trabajo, siente que puede explotar su profesión aún más que cuando estaba en CU (tal vez porque era una dependencia muy chica), su ambiente de trabajo lo siente muy distinto: toma cursos, juega en un equipo de basquetbol, - deporte que le gusta practicar – desea retomar su proyecto de maestría...éste, fue un cambio de perspectiva total. Además, se queda un rato después del trabajo para apoyar a sus compañeros en lo que se ofrezca, se inscribió a un gimnasio, toma sus alimentos a sus horas, se siente totalmente diferente.

Se muestra en total tranquilidad: << ya no siento el estrés, ya no siento la presión de...de llegar...>>, hoy en día, voltea hacia atrás y piensa que se estaba negando a crecer, tenía miedo al cambio, a salir de la zona de confort, su lucha contra el tiempo terminó. Recuerda con alegría que su esposa al enterarse de su decisión para empezar a laborar en FES Acatlán, estaba sorprendida pero lo apoyó. En ese momento, también se dio cuenta de que hacer bien su trabajo había dado frutos, pues tanto su coordinador como algunos investigadores resintieron mucho su partida.

Ahora que Bernardo goza de una mejor calidad de vida, observa con asombro a las personas que viajan con él en el microbús: sus facciones son duras, no le devuelven la sonrisa, se les nota que van con estrés y tristemente, piensa que así se veía antes. Incluso, Bernardo vio el gran cambio hasta en su bolsillo,



## Anexo 1

mientras antes gastaba cincuenta pesos diarios en pasajes, ahora se sorprende de que ya tiene dinero guardado. Sin duda, parece que Bernardo cambió de vida, y en efecto, así es.

## La historia de Enrique

Enrique, un amable y entregado vendedor de una afamada tienda departamental, disfruta de la tranquilidad que le da vivir a menos de media hora de su centro de trabajo. Para llegar, sólo utiliza el metrobús y camina algunas calles. Sin embargo, esto no siempre fue así.

Antes de solicitar su cambio de tienda (de Interlomas a Parque Tezontle), Enrique vivía día a día un viacrucis, que consumía de dos a dos horas y media de la puerta de su casa a la puerta de su trabajo y viceversa. A sus sesenta años de edad, Enrique admite que esto era agotador, ya se cansaba mucho y cinco horas invertidas a diario en el transporte ya se le hacía mucho, invertía treinta horas a la semana en traslados. Su cansancio, ésa fue el arma de Enrique para solicitar a su empresa el cambio de tienda, sus jefes se mostraron comprensivos y lo apoyaron para que lo realizara, lo cual, agradeció mucho a la empresa, pues ésta busca que los trabajadores mejoren su calidad de vida y a sus ojos, es bastante humana. Enrique asume que la empresa se preocupa por ellos y ésta sí llega a cuestionarlos, en caso de que detecte alguna “falla”: <<si uno llega tarde tres veces seguidas, solamente te llaman la atención y te preguntan: ‘Oye, ¿por qué estás llegando tarde tan seguido?’... nos entrevistan el ¿por qué? Sí, el por qué estamos fallando en algo sí, el por qué estamos llegando tarde sí nos...no que nos cuestionen, pero sí nos preguntan para qué, para ayudarnos a mejorar nuestra calidad de vida>>.

Trabajar en Interlomas lo hacía tener una vida en la que todo el tiempo se sentía cansado, con sueño, desganado...pasaba todo el día fuera de casa, en medio de tantos brincos, tumbos...en el tren ligero tenía que estarse peleando para entrar, todo era caótico, si tenía suerte y se sentaba, era una ganancia, pero si no: <<Pus llega uno con los pies así como de elefante>>, en la combi el servicio era nefasto: <<ya casi va uno así como que, como decimos vulgarmente ‘de aguilita’... ¿por qué? Porque va uno la mitad sentado y la mitad en el aire y va uno chueco, en fin y...se arrancan y va uno para atrás, y se frenan y va uno para adelante>> y siente que las personas que conducen, además de ser muy jóvenes,



son imprudentes, conducen muy rápido y con tal de ganar más dinero descuidan la seguridad de los pasajeros. El caso del metro es especial: incrementaron la tarifa para mejorar el servicio, pero Enrique afirma que todo es mentira: sigue sobresaturado, sigue habiendo vagoneros, quienes, pasan con sus grandes bocinas picando las costillas, son agresivos si se les dice algo, y eso incrementaba el estrés que Enrique sentía...vivía un estado de hastío: <<ya llegaba yo a Interlomas sí con ehh...con cierto...¿cómo se dice?, no rechazo sino con cierto cansancio, de malas y ¡Ayyy! Otro día más de trabajo Ushhh>>...al llegar a casa, esta sensación, no era muy diferente: << andaba yo peor que viejito de ochenta años, con un genio de los mil demonios (...) llegaba a la casa y la verdad, semanas enteras que ni prendía yo la computadora>>.

Cada día de su existencia estaba lleno de dificultades: debía enfrentarse a la incesante voz del estrés que le decía: <<¿y si va muy lleno?...quizá...>>, después, venía otro problema: llegar al andén, después, subirse y hacer frente a la triste realidad: <<viene hasta el gorro el metro, pus más todavía, y que ¡ayyy, empújese!>> y un tercer problema era <<encontrar un pequeñito lugar dentro del vagón>>, todo esto requería de mucho esfuerzo, que duraba hasta que llegaba a la estación donde debía bajarse...ése, era otro problema: <<por más que les digas ‘con permiso’, este ‘voy a bajar’, ‘aquí bajo’, este ‘¿me dan permiso?’, nadie se mueve>>. Ante este panorama, a Enrique no le quedaba más que pensar: <<aquí nos tocó vivir>>, piensa que en realidad, esto es cuestión de educación. También, Enrique recuerda que estando en Interlomas, la empresa enviaba transporte para recoger a los trabajadores en el metro Toreo y eso le daba cierta tranquilidad – después de tan atropellado traslado –, pues si llegaba tarde no sólo era él, sino otras treinta o cuarenta personas, y entonces, ya no tenía ningún problema.

Tanta distancia, tanto tiempo detenido en el tráfico, lo ponía de malas y además, la distancia lo mantuvo alejado de las personas más importantes de su vida, su esposa e hijas: << antes, como decía la película ‘ya vine vieja, ya me voy vieja’ (...) había semanas enteras que no veía a mis hijas (...) no coincidíamos, yo me iba antes de que ellas se levantaran y regresaba ya que ya estaban acostadas,

tonces, a la única que veía era a mi esposa, y eso 'hola, hola, adiós, adiós', ya sin ganas de nada, el día que descansaba, ¡dormido todo el día!>> Esta situación, le trajo a Enrique serios conflictos y reclamos por parte de su esposa: <<¡oye, es que nunca estás, no ves a tus hijas!>> en caso de que necesitasen algo, bastaba con que le llamaran por teléfono, así era más fácil contactarlo, él se justificaba diciendo que <<pus tengo que trabajar y trabajo, pero pus voy hasta el otro lado la ciudad>>, con cierta pesadumbre Enrique expresa que sus trabajos siempre habían sido del otro lado de la ciudad y como todo en esta vida tiene un precio, sufrió las consecuencias y para él, el hubiera no existe: <<muy poco vi a mis hijas en la época de la primaria, de la secundaria, de la prepa>>, con cierto arrepentimiento sabe que esto es una lección de la vida y ahora sentencia: <<búscate un trabajo lo más cerca a tu casa!, y si no, entra a una empresa, donde al equis tiempo puedas cambiar de ubicación, como en mi caso>> no le gustaría que sus hijas pasaran por lo mismo que él.

En época de lluvias...el viacrucis de Enrique era peor: si no alcanzaba el camión de la empresa se tenía que ir en microbús y mientras esperaba a que pasara, ya estaba empapado y eso significaba que debía gastar en mandar el traje a la tintorería, luego, llegar al metro Toreo – que siempre estaba inundado – con los zapatos mojados con agua sucia y sabía que en cuanto llegara a casa, tenía que limpiarlos y dejarlos secar...era desesperante venir en el metro y ver que su avance era lento en la estación y entre estación y estación: <<pasando este...Pino Suárez, sale a superficie y a vuelta de rueda y que luego, va de regreso el metro ¿por qué? porque ya se patinaron las llantas, quien sabe qué relajo hacen y otra vez y es...es un caos, es un caos>>. Por tanto, el desgaste era mayor: la lluvia incrementaba su tiempo de traslado hasta en tres cuartos de hora y entonces, era necesario poner changuitos para que ya haya pasado la tormenta, si tenía la mala suerte de venir de pie, se empezaba a sentir como una gallina: <<ya va uno como, como gallina, en un pie, en otro pie, en un pie, en otro pie>>, además, sufría de sofoco adentro del vagón: <<los ventiladores de dentro de los vagones si funciona uno, qué bien y si no, se asa uno (...) la gente que va sentada pues no quiere abrir las ventanas porque se moja>>.

En términos generales Enrique piensa que el problema del transporte en la Ciudad de México se debe a que la cantidad de población ya rebasó su capacidad y éste es insuficiente, a pesar de tener a la mano otros medios de transporte: combis, microbuses, camiones de RTP, los trolebuses eléctricos. También cree que por los bajos salarios, las personas no pueden solventar ni exigir un mejor transporte: <<mayor sueldo mínimo, pues tendríamos que exigir un mejor transporte>>, pero al parecer, esto es cuento de nunca acabar...

Esta rutina desgastante y estresante se reflejaba también en el bolsillo de Enrique, gastaba en pasajes alrededor de cuarenta y seis pesos diarios, la mitad de un salario mínimo, y multiplicado a la semana, al mes, al año...más el tiempo...era mucho...

Desde que Enrique solicitó su cambio de tienda su calidad de vida tuvo un giro de 360 grados (y además, ya se lo merecía pues al cumplir dos años en la empresa, ya se tienen otros beneficios). Hoy en día, Enrique ha recuperado su vitalidad: como ya sólo ocupa un medio de transporte de ida y vuelta, aunque se tarde un poco, son sólo minutos y ya no horas: <<que se tarda un poquito más el metrobús, pus a lo mejor, cinco, diez minutos, en lugar de ser veinte, son media hora, todavía es accesible ¿no?>>, llega más temprano a su casa, cena tranquilamente en compañía de sus hijas y esposa, pasa más tiempo con ellas, ve la televisión un rato, chismea en Facebook y se acuesta a dormir, por lo tanto, duerme más tiempo y ya no se siente tan cansado; su humor ha cambiado: <<ahora ya hasta busco en qué reírme, en qué entretenerme>> y el trato con sus clientes es diferente, pues llega al trabajo más relajado, más tranquilo, con ganas de trabajar, con mejor ánimo y dispuesto a ver sus pendientes: <<somos una empresa que principalmente tenemos que dar una buena atención y un buen servicio al cliente, y si no está uno preparado anímicamente para ello, por más que esté el jefe enfrente de uno no lo hace>>. Si sale tarde de trabajar, (en las ventas nocturnas) la empresa les pone servicio de taxi, se hacen rutas para repartir a los trabajadores que vivan más o menos por el mismo rumbo y los van a dejar hasta la puerta de su casa, entonces, no tiene motivos para preocuparse.



Expresa alegremente que su salud mejoró: <<tenía yo un tratamiento de la colitis y la gastritis y ya desde que me cambié para acá, adiós, así, tajante>>, siente que su digestión es más rápida, más saludable; disfruta más de sus dos días de descanso, los vive con más tranquilidad: <<ahora por ejemplo, un día me dedico a como decimos vulgarmente a echar la flojera y el segundo día pus a hacer mis cosas>>. Se ve a sí mismo con mejor actitud ante la vida, ante todo: <<ahora ya estoy más descansado, ya no estoy tan estresado, claro, todo trabajo nos crea un estrés, eso es normal, pero a eso añádale el estrés del transporte, no, era un...yo ya estaba en una bomba>>. Ahora, cada momento de su vida es más agradable: <<ya puedo sentarme a respirar un ratito y estar tranquilo>>.

En pocas palabras, Enrique siente que su vida ha dado un giro muy positivo, está muy agradecido con la empresa por esta oportunidad para cambiarse de ubicación, esto representa terminar con el viacrucis y el sufrimiento: <<si no vive uno cerca de su trabajo, pasa uno las de Caín, yo a Dios gracias ¡ya! actualmente ya vivo cerca de mi trabajo, entonces pus ya, ya no sufro tanto>>.

## La historia de Israel

Israel es un dedicado ingeniero de calidad que trabaja para una empresa transnacional dedicada al desarrollo de tecnologías conectadas y soluciones para manejar la energía y el proceso en formas que sean seguras, confiables, eficientes y sustentables. Disfruta mucho su trabajo, sus actividades son interesantes y cada día aprende algo nuevo. ¿Cómo no va a disfrutar su trabajo cuando por las mañanas sólo tiene que encender su automóvil, poner su música favorita y conducir hasta su lugar de trabajo?

Cada día, Israel se levanta exactamente a las cinco con ocho minutos, sale de su casa entre cinco cuarenta y dos y cinco cuarenta y cuatro para llegar a su trabajo aproximadamente a las seis cinco de la mañana. A esa hora de la mañana las avenidas están prácticamente libres, sin tránsito vehicular, sólo le toma veintiun minutos para llegar a su trabajo (conduce a una velocidad de 80 ó 90 kilómetros por hora). Para él este horario es muy cómodo, evita el caos de la ciudad (que sus demás compañeros viven) y puede llegar y dedicarse por completo a hacer su trabajo: *<<cuando llego al trabajo me siento aliviado, porque como llego muy temprano no hay casi tránsito, entonces llego muy rápido, sin estrés, llego muy fresco, relajado, entonces ya como que dices 'yo ya estoy aquí, los demás quién sabe a qué hora van a llegar', los compañeros de trabajo que vienen en transporte o que entran a las siete u ocho, llegan muy estresados, por situaciones ¿no?, de tránsito, que aquí afuera se bloquea, que ya hay manifestaciones, que cosas de ese estilo, entonces como que yo digo 'me siento aliviado, ¡ya llegué!', me ocupo de lo que realmente...pues el trabajo y ya no tanto el traslado>>*. Exactamente la misma sensación de alivio acompaña a Israel cuando llega a su casa por las tardes (a estas horas conduce a una velocidad de 50 ó 60 kilómetros por hora): *<<como salgo cuatro y media, todavía no hay mucho tránsito a esa hora y tengo varias opciones viendo el google maps para ver por dónde irme, ya cuando llego a casa, digo ¡ah, pues ya llegué!>>*.

Israel prefiere utilizar su automóvil que el transporte público debido a que este último es muy lento y se tarda mucho, afirma que si hubiera un transporte que

no fuera tan tardado, sí lo utilizaría. Además, sus tiempos de traslado se incrementarían hasta tres veces si lo empleara: *<<en las mañanas haría una hora diez minutos, en las tardes sí haría una hora cuarenta y cinco (...) tendría que realizar muchos transbordos utilizaría cuatro camiones, que es uno de aquí de la empresa hacia Ermita, de Ermita a Calzada de Tlalpan, de Calzada de Tlalpan hasta...al paradero del Metrobús La Joya y de ahí, otro ya a la colonia donde vivo, no hay ninguno que sea más directo>>*. Únicamente los fines de semana es cuando Israel – en ocasiones – gusta de utilizar el metro o el metrobús, pues no van tan llenos y están bien.

Además de ser un medio de transporte rápido, Israel considera que el automóvil es seguro y aunque lleva consigo todas sus identificaciones y tarjetas (incluida la tarjeta corporativa de la empresa), no se siente temeroso, pues ‘va en su carro’; también, en caso de lluvia u otras inclemencias, el automóvil lo protege. Otra ventaja es que para él el automóvil es muy cómodo porque tiene libertad de ir o venir a la hora que sea y evita estar bajando, subiendo y cambiar de transporte, principalmente cuando va en compañía de su familia: *<<sobre todo con la familia, yo que tengo un hijo de dos años, le pones su silla y va bastante cómodo>>*.

A fin de obtener los mayores beneficios del automóvil, Israel está convencido de que es necesario saber elegir el más adecuado a las necesidades de cada quien, definir para qué se quiere y utiliza los conocimientos de su maestría en economía para sustentar su punto de vista: *<<no por nada tengo la maestría en economía, es el valor de costo – beneficio, mucha gente al elegir un auto lo elige porque le gusta, es el de moda, pero nunca se ponen a pensar cuánto rendimiento da, cuánto es de mantenimiento, qué tan confiable es, ahorita la moda es comprar camionetas, una camioneta tiene menos espacio que un sedán, consume más gasolina, está más caro, los mantenimientos son más caros, la tenencia es más cara, o sea, todo es más caro y pues a veces, no prevén eso>>*. En su caso, para decidirse por uno u otro vehículo, se fija en qué tan confiable es, que tenga un buen rendimiento de combustible, que los mantenimientos no sean tan caros y que sea de cierta armadora, con el paso del

tiempo se da cuenta de que su vehículo sí cumple con lo que requiere y es acorde a sus necesidades.

Solamente nota algunos inconvenientes del vehículo: *<<a veces es cansado, cuando hay tránsito es cansado>>*. Sin embargo, la tecnología es su aliada para anticiparse y visualizar otras alternativas: *<<ya me acostumbré que antes de salir reviso el google maps para ver la ruta por la que originalmente me voy para ver si no está muy congestionada para ver otras>>*.

El cansancio que siente al estar en el tránsito, regularmente lo causan los movimientos repetitivos de la conducción: *<<en el Periférico y en ese tipo de avenidas que son a vuelta de rueda y que clutch, freno, aceleras, palanca, todo ese movimiento físico es muy cansado >>* y como hace tiempo tuvo un incidente de trabajo que le afectó su pierna izquierda, es ahí donde siente con más intensidad el cansancio del manejar.

Además, otro inconveniente para Israel es el alto costo de la gasolina, el cual es injusto y se debe a que el personal de PEMEX es incompetente (él ha laborado en refinerías y por eso lo dice), holgazán y hay mucho compadrazgo sobre todo por parte del sindicato, lo cual causa una influencia negativa en toda la plantilla y se convierte en un lastre para el gasto federal. En consecuencia, Israel afirma que en las refinerías los quemadores de gas no lo procesan como se debe y éste se quema y se desperdicia: *<<entonces dices ‘oye wow, o sea, aquí es donde se está perdiendo todo, entre empleados, instalaciones, o sea todo se va haciendo una sumatoria y que lamentablemente nosotros absorbemos ese costo>>*. A pesar de ello, no le afecta mucho, ya que maneja el carro de la empresa y ésta absorbe el costo de la gasolina, sólo los fines de semana le toca hacer el gasto a él.

Por lo general, entre semana (de lunes a jueves) si a Israel le toca tránsito en su camino de regreso a casa (sobre todo en el tramo de Periférico a Santa Martha, donde se detiene por completo el tránsito), va pensando en los pendientes del trabajo y aprovecha para revisar algunos correos electrónicos.

Lo que en realidad favorece a Israel son sus horarios de entrada y salida del trabajo (no son en horas pico), incluso en temporada de lluvias, no se retrasa ni se estresa: *<<como salgo cuatro y media, entonces a esa hora sí alcancé a estar en mi casa antes de las tormentas>>*. Sin embargo, después del temblor, fue un caos total pues Tlalpan estaba paralizado y más por la zona donde se cruza para Xochimilco y Periférico, eso lo obligó a dejar el automóvil, no había paso.

Además de los horarios “amables”, la empresa es muy considerada con sus trabajadores, pues no existe como tal un sistema de sanciones por la impuntualidad, ni hay llamadas de atención (a él nunca le han dicho nada y tampoco ha visto que a sus compañeros les hayan dicho algo en caso de llegar tarde): *<<como empleados, nada más te piden seguir el horario asignado, ya si llegas diez, quince, veinte minutos o hasta treinta...pues a mí particularmente nunca me han dicho nada, veo a mis compañeros que han llegado tarde y no les han dicho nada>>*.

Israel está a gusto con la empresa para la que labora, ésta le provee todas las herramientas que necesita para trabajar (entre las cuales está el automóvil corporativo), no se siente presionado (por los traslados) y hasta donde se puede ver, goza de buena salud.



## La historia de Julio

Julio es un dedicado vendedor de muebles para el hogar que trabaja para una reconocida tienda departamental, siempre vestido de traje y con una imagen impecable, trata de dar la mejor atención y el mejor trato a sus clientes, lo cual lo hace una persona excepcional, pues quien supiera que todos los días debe recorrer kilómetros y kilómetros para llegar al trabajo, no se explicaría cómo lo hace para sacar esas energías y hacer su trabajo de acuerdo a los estándares de excelencia y calidad de la empresa.

Paciencia...ésa es la palabra que mejor describe el carácter de Julio. Paciencia para atravesar prácticamente la Ciudad de México a diario en un recorrido que le toma dos horas y media o más para llegar a su trabajo y viceversa: *<<todos los días, llego a tu casa entre cuarto para las doce, las doce de la noche, me levanto a las seis de la mañana, ya tarde exageradamente tarde, tengo que salir a las ocho y media para poder yo llegar aquí entre cuarto para las once y las once de la mañana para llegar a tiempo al trabajo>>*.

Paciencia para pasar los “nudos de tráfico” que se encuentra en el camino, y es que cualquiera caería en la desesperación y el mal humor con tantos nudos: *<<si hay tráfico, en lo que es la México – Toluca cuando entra a Constituyentes – Reforma ahí es un nudo, el otro, anteriormente en el kilómetro dieci...diecisiete y medio, que es la entrada al centro comercial Santa Fe, ahí es donde se hace otro nudo, muchas veces a lo que es altura del kilómetro veintiuno, veintidós, hasta la entrada de Constituyentes, se hace el tráfico>>*.

Paciencia para abordar cada día un camión repleto (con aproximadamente 42 personas sentadas y alrededor de 80 de pie), que recorre literalmente la cima de un cerro y expone su vida a un riesgo latente: *<<a esa hora de la mañana, los camiones, pasa el RTP que te deja en metro Tacubaya, pero vienen hasta el full, prácticamente hay veces que si te puedes subir, vienes de a...literalmente, de a mosca (...) prácticamente vas colgado tres, cuatro kilómetros>>*. Julio es valiente y como sabe que esto ‘es su pan de cada día’ se previene y procura guardar todo lo que necesita en una mochila, pues necesita sus manos libres (hay que aferrarse a

la vida): <<la mayoría de la gente que venimos de lejos, traemos mochila ¿por qué? Porque sabes que te la vas a aventar colgado, ¿qué es lo que haces? la chamarra, el paraguas y tu mochilita de comida en la mochila y te la cuelgas a la espalda y te vienes agarrando a veinte uñas”. Aunque Julio sabe que su vida está en riesgo al viajar colgado, siente que no puede hacer nada ante eso: “¿qué puedo opinar de un riesgo que sé que es latente, que ahí está?, que sé que por la imprudencia, por ganar pasaje de un pseudo – operador tanto podemos llegar, como podemos irnos a...?>>

Y esto sólo es el comienzo de sus largos y extenuantes trayectos...

En medio de tanto caos, Julio busca un aliciente que lo haga sentirse relajado, algo que le ayude a mantener su paciencia: <<en el trayecto vengo escuchando música para relajarme precisamente, es lo que me ha ayudado, el escuchar música, porque la música hace que todas tus partes nerviosas del cerebro trabajen”. Además, en un transporte público uno no puede hacer ‘la gran cosa’, ése sería otro riesgo para la seguridad de Julio: “si te ven que sacas el celular, la rata agarra y te lo quita, o sea, imagínate si sacas la, la computadora o las pantallitas de televisión, si te roban el celular, imagínate eso>>.

Pareciera que la paciencia de Julio es inquebrantable, y en efecto, así es, se podría afirmar que es casi, casi de acero...también ‘debe’ ser paciente en el metro, no gana nada peleándose con los demás pasajeros: <<en el metro, batallas con la fila de...’que yo quiero entrar primero al vagón’ y mi filosofía es que entre primero el ganado y ya después la gente, se oye así burlón o sarcástico, pero los animales son los que se empujan, ¿sí? por entrar, ¡déjalos!, tú entras normal, te acomodas, ¿qué necesidad tienes?, vienes cansado, mal dormido y ¿todavía enfrentar un...una pelea por un lugar?>>

Paciencia para ‘tolerar’ a los demás pasajeros egoístas del metro que van corriendo, pasando sin considerar el derecho de los demás a pasar, moviéndose por donde mejor les parece: <<Al metro Balderas...al metro Salto del Agua, el transbordo, igual con la gente que viene corriendo, que ya se le hizo tarde, que ya se le durmió el gallo, que no respetan las áreas de tú a la izquierda y tú a la

*derecha, sino simplemente pasan como si fueran ellos las únicas personas que tienen derecho a pasar>>.*

Otra característica que distingue a Julio es la resistencia. Con orgullo, Julio expresa que su organismo se ha adaptado a sus ritmos de trabajo frenéticos, tantos años con la misma rutina, desde que era muy joven han hecho que su cuerpo sea muy resistente y a pesar del desgaste diario en sus trayectos, se siente normal, sin agotamiento ni cansancio: *<<mi cuerpo está acostumbrado a que siempre se le ha exigido ¿por qué? Por el tipo de trabajo que yo desempeñaba desde escuincle...mis vacaciones eran irme de chalán de albañil, de pintor, esas eran mis vacaciones, o sea, realmente el trabajo pesado para mí no, no me espanta (...) mi metabolismo se adaptó durante mucho tiempo, mi, mi profesión...yo soy técnico en construcción, durante muchos años yo trabajé en obra en turno nocturno y mi cuerpo se acostumbró a ese horario, a dormir poco (...) que te duermas doce, una, dos de la mañana y que te pares temprano, realmente no te, no te ves afectado mucho>>.*

Además, su trabajo lo ha hecho acostumbrarse a estar parado alrededor de diez horas o más: *<<aquí nos obligan a estar parados, no nos podemos sentar, solamente el horario que nos podemos sentar es a la hora de la comida, de ahí en fuera tienes que estar...parado esperando al cliente para que llegue el cliente y abordarlo, no te puedes sentar, es una de las políticas de este tipo de trabajo>>.* Al parecer, Julio ha inducido a su cuerpo a ‘tolerar’ tanto desgaste, no tiene elección...

En sus afectos y su manera de vivir el día a día se conjugan sus dos grandes virtudes: paciencia y resistencia...cuando llega al trabajo, literalmente Julio debe tomar una píldora psicológica de ‘relajación’: *<<me lo tengo que tomar relajado (...) imagínate, si me estreso (...) me la tengo que tomar...Dalay, si me enfrasco con, si me engancho con la persona, no vamos a llegar a ningún lado y el que va a terminar perdiendo soy yo, o sea, me la tengo que tomar Dalay>>.* Para él, estresarse es como un lujo que no puede darse: *<<aquí no te puedes dar ese lujo, tú le tienes que dar una cara al cliente, ‘toy desesperada por mi marido’,*

*‘estés este...peleado con la novia, te hayas dormido en el suelo porque tu mujer o tu marido te corrió’ a la empresa no le importa tu estado de ánimo, tú tienes que darle una buena cara y un buen servicio al cliente, se acabó>>.*

Julio vive una vida segmentada, su vida personal fuera del trabajo con sus problemas y preocupaciones y su vida en el trabajo con lo propio, si juntara ambas para él sería un desastre: *<<si yo traigo mis problemas personales al trabajo, más los problemas que tengo laborales, ‘que porque no han entregado, que porque el cliente no está, que el cliente no me contesta, que no le hablamos al cliente’ ¿ajá?, imagínate cómo viviría yo, cómo andaría yo con una cara, una actitud, lo puedes ver en mucha gente, que no sabe manejar el estrés, no saben manejar situaciones difíciles, enojadas, te contestan mal, te mandan a China sin boleto de regreso, y eso para mí no es vivir>>*”, al parecer, Julio tiene un gran dominio de sí mismo y sabe manejar muy bien las situaciones estresantes, aunque por momentos, pareciera que es como una bomba de tiempo que está acumulando tensión y cansancio...

Al terminar su jornada de trabajo, la paciencia de Julio vuelve a ponerse a prueba: debe esperar de veinte a treinta minutos para que se reproduzcan unas melodías y así los clientes abandonen la tienda: *<<son dos canciones, esas dos canciones las colocan...su tiempo normal de música es de como de tres minutos, tres minutos y medio en promedio, pero las extienden, las...hacen la mezcla para que se vaya a siete minutos en promedio cada canción (...) Pa’ darle tiempo al...cliente que salga, y muchas veces hay clientes que...no se quieren salir (risas) con la luz apagada y siguen, quieren que se les atienda, pero...sabemos que es gente inconsciente ¿no?>>* Después, su carrera contra reloj inicia...

Éste es el escenario: solo, de noche y con prisa (ahora, por llegar a casa aún en transporte público), el último camión es su más preciado tesoro: *<<el último camión que sale para el pueblo de mi mamá que es San Lorenzo Acopilco, el último que sale es a las once de la noche en metro Chapultepec porque en Tacubaya y en Observatorio, el último sale a las diez de la noche, obviamente yo saliendo a las nueve no lo alcanzo ‘ni a guamazos ¿verdad?’, me tengo que*

*adaptar, prácticamente irme corriendo (...) jugándole al vivo para yo llegar a las once de la...antes de las once, diez y media a Chapultepec>>. Cuando las cosas no resultan como Julio esperaba, y no alcanza el tan preciado camión, debe tomar otro camión y luego un costoso taxi que lo lleve a su casa (que le cuesta entre 80 y 90 pesos a esa hora de la noche).*

A este respecto, con un leve encogimiento de hombros, Julio se muestra 'conforme', asume que así son las condiciones de su vida y prefiere no enojarse: *<<¿Qué puedo hacer? No puedo hacer nada, si me enojo...me enojo yo solo, no voy a remediar nada (...) imagínate si me pongo a mentar madres, a enojarme, ¿qué gano?, no es conformismo ni mediocridad, pero si me enojo, ¿qué es lo que me provocho? dolor abdominal, la bilis se me derrame, escupa amarillo por el coraje que traigo, son las reacciones químicas de un coraje que genera el cuerpo (...) el enojarte, no vas a solucionar que hayas llegado tarde, te dañan...físicamente y mentalmente tú, soy muy...muy raro, no soy normal>>. Aunque Julio afirma no vivir esas reacciones químicas de un coraje, las conoce muy bien, lo cual resulta muy curioso.*

También es consciente de que esta situación afecta a su economía: *<<¿me impacta en el bolsillo? ¡Sí! Porque no estás preparado para afrontar un gasto de ochenta pesos aparte del transporte que ya hiciste, de lo que consumiste en el día (...) el transporte en la mañana, el metro, la combi, lo que gastas para comer, de regreso la combi, el metro y el camión, si alcanzaste el de las once ya la hiciste y si no, pues vete a Tacubaya y tienes que desembolsar ochenta pesos para la casa, promedio de pasajes son cincuenta pesos, al día, a esos cincuenta pesos, si no alcanzaste el último de las once, aumentale los ochenta pesos se va a ciento treinta>>.*

¡Ojalá que este problema le ocurriera ocasionalmente a Julio! No es así. Él vive esto cada fin de semana: los sábados y los domingos.

Las cosas empeoran cuando llueve, de antemano, Julio sabe que el metro suele inundarse e ir más lento de lo normal...su trayecto se convierte en una especie de carrera con obstáculos, en forma de encharcamientos, parece que

ellos 'controlan' su hora de llegada a casa: <<no es tanto lo que tú pienses llegar a tu casa, sino ¿a qué horas vas a pasar los puntos que son conflictivos, que tú sabes que son conflictivos?>> En total, Julio ha identificado cinco puntos caóticos cuando llueve: <<mi primer conflicto es llegar a Iztacalco (...) llego a Chapultepec, tomo el camión, la afectación hay una que está ahí en Los Pinos, el paso a desnivel que se encharcha, la otra es el entronque que hace de Observatorio por paso a desnivel sobre Constituyentes, porque luego ahí se hace el...el cuello de botella, subes, el otro cuello de botella está en lo que es la...era la SEDESOL, que es la PFP ahora, en la tercera sección de Chapultepec, el Colegio de Arquitectos de México, ahí es donde se hace otro, hay un encharcamiento antes de llegar a una editorial>>. Eso suena agotador...

En este vaivén de un transporte a otro, Julio invierte poco más de cinco horas diarias de su vida...Cuando al fin llega a casa, se siente agradecido de haber vuelto, ¿y cómo no estarlo?, después de viajar kilómetros y kilómetros para volver. Es en este momento, cuando la 'resistencia' de Julio se ve vulnerable, comienza a resentir el cansancio de todo un día de ajetreos: <<más que nada en lo que es las piernas porque ya es...el que estés acostumbrado no implica que las piernas no se cansen, o sea, tus piernas siempre se van a cansar y digamos, no soy un gordito promedio, o sea, no estoy ni muy gordo, pero tampoco soy tan flaco, imagínate mis compañeros que están más chonchitos>>. Sus piernas son las que más padecen de cansancio, ya que el camión que aborda cada día, en ocasiones no tiene el espacio suficiente para ir cómodamente (aunque vaya sentado): <<Es un camión de pasajeros urbano promedio, no te estoy diciendo un ADO de Plus (...) algunos, vas cómodamente sentado, tienes el espacio suficiente entre las piernas y el asiento de enfrente, hay otros que por meter más asientos, sacrifican tu comodidad como pasajero (...) vas como pollito rostizado, con las piernas arriba, o sea, te sientas tú, pones tu mochila y hasta ahí, vas apretado (...) cuando vienes en un camión donde vienes con las...de a pollito rostizado, tus piernas se entumescen por el viaje largo, vienes presionando tus piernas con tu abdomen y la mochila>>.

Para 'recuperar' las energías invertidas, Julio acostumbra cada noche nutrir su cuerpo con una copiosa cena: *<<por lo general es una cena fuerte, mínimo el guisado, si hicieron pollo, pues es la pierna, el muslo, en este caso, son huacales, son alitas, porque somos hueseros (risas) y tres, cinco tortillas, la salsa y el agua, en la noche sí no tomo refresco, el único refresco que tomo es en la comida>>...pero el cansancio, también determina lo que Julio puede comer: <<cuando llego así demasiado cansado, es nomás agarrar, calentar la leche, tomarte un café y un pan en la cama, y si no, prepararme un sándwich y con un café.>>*

Julio, habla con cierta nostalgia de su antigua ocupación (supervisor de control de calidad en el sector de obras) para reflexionar acerca de la calidad de los transportes que utiliza cada día, piensa que ninguno es de calidad, la ciudad padece de una mala planeación (política, geográfica y medioambiental), el transporte no es funcional, es caro y totalmente en desuso: *<<los microbuses ya son obsoletos, ya dieron más del mil por ciento de lo que tenían que dar (...) ya el asiento ya está vencido, ya te vienes sentando casi casi en un...bote (risas), en una laminita, o sea, realmente ya son equipos que ya deben de pasar a la chatarrería>>.*

Del metrobús piensa que es un transporte que no ha beneficiado en mucho, es contaminante, y opina que el gobierno fue muy exagerado (y mentiroso) al decir que se trataba de camiones de 'última generación' y ecológicos cuando en realidad no lo son.

En el caso del metro opina que son pocas las rutas, carece de mantenimiento y los vagones son insuficientes: *<<realmente son ocho vagones que te caben en promedio aproximadamente trescientas, cuatrosientas gentes en un vagón, en horas pico, llega a haber hasta seiscientas gentes en un vagón, en horas pico, en un metrobús, ¿cuánta gente te parece que entren? Trescientas, en horas pico, manejemos horas pico que son las que manejamos normalmente a la entrada y salida del trabajo (...) un micro ¿cuántos asientos le caben? veinticuatro gentes, en horas pico ¿cuántos vamos ahí adentro? ¿sesenta, cincuenta?, ¿más*



*los que van arriba? o sea, son insuficientes>>. Este experto en obras, afirma que otra de las cosas por las que las no se puede progresar en la ciudad es la corrupción: “<<pero pues tú sabes que la Ciudad de México es la ciudad del surrealismo, en donde todo pasa y nada sucede, la mordida es primero>>”.*

Además, Julio sabe por la experiencia de sus hermanos taxistas, que los mismos operarios del transporte público son quienes hacen los recorridos ‘más lentos’: *<<en lo que llegas a la primera parada de la micro ellos tienen que hacer un tiempo, de parada en parada tienen que hacer tiempo, tienen checadoreos en el transcurso de las rutas, que les avisa ‘fulano de tal te lleva por tres, cuatro minutos, mengano te lleva por cinco, diez minutos’ (...) ellos como vulgarmente le dicen ‘me aplasto’, ¿qué es esto? no acelero, dejo que la gente vaya volviendo a juntarse para yo pasar, así es como se maneja el transporte en la Ciudad de México>>...nuevamente, ante esta situación, no le queda de otra más que ser ‘paciente’, así son las cosas en esta ciudad...*

Julio ha pensado en solicitar cambio de ubicación a una zona más cercana a donde vive, pero no se muestra muy optimista, piensa que no tiene muchas posibilidades: *<<yo tengo que ir a hablar con el director de la otra tienda para que él de el visto de si me acepta o no, pero aquí la otra es de que tengo que hablar con mi director para que él me deje ir, si cualquiera dice que no, aparte de los requisitos que yo debo cumplir con recursos humanos>>. Sabe qué tiene que hacer, pero no lo ha intentado.*

Queda claro que Julio no tiene tiempo para otra cosa que no sea el trabajo, las largas distancias, literal le ‘roban’ tiempo para otras cosas (no menos importantes) en su vida: *<<realmente no tengo tiempo para la familia o la pareja, no tienes prácticamente vida social”*. Curiosamente, Julio ‘está encerrado, apartado’ de sus seres queridos, ellos están al otro extremo: *“ella (su pareja) está en Lindavista y vive por Villas de la Hacienda, allá por Mundo E (risas) y yo vivo por el lado de Toluca, imagínate de polo a polo, ella tiene su familia, yo tengo la mía, lo mismo>>”. Con mucha tranquilidad, expresa que ve a su pareja cuando pueden, cuando coinciden o le ‘roban’ tiempo al trabajo...*





Parece ser que Julio ha decidido renunciar a su tiempo libre, de entretenimiento: *<<la vida social ya la tuve desde los ocho años (risas), o sea, lo que me tenía que haber tomado y lo que tenía que haber vivido ya, ya lo tuve>>*. Tristemente asume que su vida ha terminado, que no hay más por vivir, por conocer, por disfrutar; asume que ya lo ha vivido todo y no necesita más. Julio vive para trabajar, no trabaja para vivir, parece que se está muriendo en vida.



## La historia de Miguel

Miguel, un simpático y alegre joven ingeniero, trabaja para una compañía transnacional especialista global en manejo de energía y automatización y líder en su ramo por ser innovadora y con un fuerte compromiso con el desarrollo sustentable. Miguel sabe esto muy bien, valora su trabajo, se siente orgulloso por laborar ahí y por eso trata de cuidar su trabajo, para eso, debe llegar todos los días muy temprano a la empresa...

Cada día, se levanta a las cuatro de la mañana para evitar el tráfico de las horas pico (vive en una zona habitacional ubicada en Ixtapaluca, Estado de México, una zona muy complicada en términos de tránsito vehicular), levantarse tan temprano es todo un reto para Miguel, a esa hora es difícil despertar, se levanta adormilado y con las cobijas pegadas al cuerpo, siente como que debe 'recuperar' ese sueño que está 'perdiendo'. Para Miguel, el trayecto de la casa al trabajo es la mejor oportunidad para recuperar eso que 'pierde' cada mañana: *<<entonces nada más como que te paras en automático y caminas a la combi, ya te subes y ya como que dices 'ya de aquí ya soy' y ya te quedas dormido todo el camino, entonces como que recuperas...sí descansas al dormir en la combi, en el trayecto>>.*

En ocasiones, el sueño de Miguel es tan pesado que no se despierta a tiempo y se baja después de su destino, eso no le preocupa mucho porque como sale tan temprano de casa para tener 'tiempo de reserva', puede regresarse con calma y no se le hace tarde para llegar al trabajo: *<<entonces si yo me llego a pasar pues ya, o sea, ya llego con tiempo, me recupero, me bajo en Zaragoza o donde me haya despertado y ya tomo el de regreso y ya sin problema, o sea hasta eso no me afecta mucho.>>*

Cuando Miguel llega al trabajo, una sensación de confort lo acompaña, pues llega un poco más descansado y listo para sus labores del día, aunque con humor reconoce que *<<sí se me nota ya el sueño y el cansancio ¿veá?, pero a veces, ya es mi cara ¿no?>>*. Y ¿cómo no estar cansado?, para que Miguel pueda llegar tranquilamente a su trabajo, debe salir de su casa a más tardar a las cuatro

cincuenta de la mañana, si él sale cinco o diez minutos después de esa hora, entonces se le hace tarde y siente que no alcanza a llegar al trabajo: *<<si yo salgo diez o cinco minutos después de la hora que te mencioné, tengo que tomar taxi de Agrícola para acá, (...) esos diez minutos hacen la diferencia, si salgo en ese tiempo aquí llego seis, seis y media, seis veinte, pero si salgo un poquito más tarde aquí ando llegando justamente seis cuarenta, seis cincuenta o a veces si no tomo taxi, no llego.>>*

El ritmo de vida de Miguel cambió cuando obtuvo el crédito hipotecario para adquirir su propia casa y eso lo obligó a mudarse mucho más lejos, pasó de vivir a tan sólo veinte minutos de su trabajo a vivir a más de tres horas de distancia. En un principio, fue muy complicado para él, pues siempre llegaba con sueño al trabajo y con cierto cansancio, pero ya empieza a acostumbrarse a este ritmo de vida: *<<prácticamente se va acostumbrando el cuerpo, ya de hecho ya en la noche ya estoy como que más activo que a veces en el transcurso de la tarde, se puede decir de siete y media a diez, como que ya hasta dices 'no, ya es hora de dormir'>>*.

Como es bien sabido, INFONAVIT ya no tiene viviendas cercanas al trabajo de las personas, entonces *<<nos avientan hasta Ixtapaluca, Los Héroes y más lejos todavía ¿no?, entonces pus si quieres una casa, el INFONAVIT solamente te da esas partes.>>* Así, Miguel no tiene otra opción que viajar cada día tres horas para llegar al trabajo y tres para regresar a casa.

Cualquiera pensaría que Miguel vive con fastidio y hartazgo esos largos traslados, sin embargo, no es así...para él, es una oportunidad – además de descansar – para ‘desconectarse’: *<<realmente no lo vivo porque realmente vengo durmiendo ¿no?, de hecho no lo siento, ya cuando veo, prácticamente no veo que haya pasado el tiempo ¿no?, porque ya con el cansancio que vienes pues ya prácticamente te duermes, entonces no lo sientes>>*. Ésa es otra de las razones por las cuales Miguel prefiere usar el transporte público que el automóvil: *<<prefiero tomar el transporte público que un carro particular porque así ya me puedo venir descansando de allá hasta acá, recupero esa hora o el tiempo que se*

*tarde>>*, entonces parecería que entre más tiempo demoren sus traslados, más tiempo descansará.

Durante el trayecto pocas cosas le quitan a Miguel las ganas de ir descansando en la combi: *<<me voy dormido, a menos de que sea algo muy preocupante o algo muy importante, que sí me quita el sueño es cuando realmente sí no puedo descansar (...) a lo mejor hay un problema aquí en el trabajo o en mi casa...sí como que ahí sí no puedo dormir, es normal ¿no?, que esté así...pensando cómo hacerle, cómo sacar el problema, eso sí me quita el sueño (...) pero si no, me muero prácticamente en el camino descansando, trato de aprovecharlo>>*. Pareciera que más que ‘desconectarse’ Miguel deja de vivir su vida, deja de sentir, de pensar, de oler, de saborear y se entrega por completo al descanso...

De regreso a casa, se repite la historia, Miguel no resiente su largo traslado porque ‘vuelve a reponer el sueño’ (pero ésta vez, para llegar y hacer otras cosas en casa): *<<yo creo ya es el cansancio del trayecto del día y aparte pus me sirve porque ya duermo, entons todavía llego a hacer unas actividades ¿no?, todavía llego con hambre (risas) y aparte pus hay que...acomodar las cosas para el otro día (...) si yo llego a las diez, todavía voy a estar una hora y media o dos horas despierto, entonces, el dormirme en el camino pues hace que como que recupere y ya vuelva a estar...pues no al cien pero ya.>>* Al llegar a su casa, Miguel se siente con sueño y ‘mareado’, porque a pesar de que en el transporte va durmiendo, ‘no duerme bien’, pues su mente está activa...con risas recuerda que en la hora de la cena, las cosas cambian: *<<pero como que ya me voy despertando cuando me dicen que voy a comer ¿no?>>*.

En época de lluvias, Miguel ‘padece’ las consecuencias de las inundaciones en Santa Martha – lugar que debe atravesar necesariamente –, pues no hay paso sino hasta que baja el agua, lo cual toma mucho tiempo: *<<si llueve en lo que es...Santa Martha, que es un lugar que tengo que atravesar, ya sea que me vaya por Zaragoza o por Eje seis o Ermita (...), realmente ahí se inunda, ya no hay forma de pasar hasta que baja el agua, entonces este...pues tienes que*

*esperar porque no hay forma de pasar, entonces allá te esperas una o dos horas.>>. En esta situación, sus tiempos de traslado se extienden hasta cuatro horas: <<como que el tráfico se hace un poquito más pesado, entonces sí te llevas ya tres, tres y media, cuatro horas>>. Pero no solamente es el tiempo perdido, las lluvias también causan que Miguel llegue más tarde a su casa y por tanto, reduzca sus horas de descanso: <<entonces allá te esperas una o dos horas, y pus si yo me levanto a las cuatro, ya mejor me espero (...) si llego a salir de aquí siete y media, yo estaré llegando allá mmm...diez y media, once, once y media>>.*

A pesar de que Miguel dice estar acostumbrado a este ritmo de vida, sí ha visto ciertas afectaciones a su salud debidas a los largos traslados que hace día a día, sobre todo por la falta de sueño debida a que los estrictos horarios de la empresa en la que trabaja, lo obligan a dormir pocas horas y levantarse de madrugada: <<once y media o doce me ando durmiendo...yo despierto a las cuatro, cuatro diez, entonces son una, dos, tres, cuatro, más o menos (...) realmente sí, primero es la falta de concentración, la pérdida de memoria, afecta la vista, tal vez el oído...o sea, el hecho de no dormir bien sí te afecta totalmente, a lo mejor sí te ves bien y a lo mejor haces las cosas pero podrías hacerlo mejor...y sí lo noté aquí en el trabajo...yo creo que es aunado a la concentración porque a lo mejor este...si ahorita me dicen...si es muy importante, me lo grabo, pero si de repente creo que para mí no es muy importante como que se me va, si a lo mejor me dicen 'oye, ¿te acuerdas que te dije esto?, ¡hijole no!', entonces de repente sí te afecta, no es siempre o sea, pero sí de repente...realmente no has dormido bien o son muchas cosas, yo mejor las apunto, ya no se lo dejo todo a mi memoria porque sí hay cosas que se me llegan a olvidar, entonces sí es importante, sí te afecta>>.

Además de las afectaciones en su salud y rendimiento, los largos traslados han afectado de cierta manera una faceta importante de la vida de Miguel: su familia. Estos trayectos le quitan tiempo para estar con ellos y en ocasiones, le causan conflictos pues al ser un trayecto más largo, hay más probabilidades de que algo ocurra en el transporte: <<a lo mejor si vives más cerca pues tienes más

*tiempo con ellos, y pues ya cuando llegas muy noche, a veces los niños o tu pareja, pues a lo mejor no los disfrutas tanto, sí te comprenden ¿no?, pero sí es más difícil poder estar con ellos ¿no? o poder escuchar los detalles que hayan y tener no sé, como que pus más concentración en lo que están comunicando ¿no? (...) a veces digo 'voy a llegar a esta hora' porque a lo mejor voy a ir al cine y pasa algo en el transporte, o sea, al ser un trayecto más largo, hay más posibilidades de que algo pase (...) entonces pues ya llegas más tarde, entonces 'es que siempre llegas tarde' >>.*

Al inicio de la historia, veíamos que la empresa para la que Miguel trabaja, se caracteriza por “un fuerte compromiso con el desarrollo sustentable”, aunque no se tiene la certeza de que esto aplique para con los trabajadores. A los ojos de Miguel, es una empresa severa donde cada minuto, cada segundo cuenta...por ello, le causa preocupación llegar tarde al trabajo: *<<aquí no hay prórroga, aquí es...tienes que entrar antes de las siete, no hay diez minutos, ni cinco...si no llegas antes de las siete, no entras (...) sí, sí, un minuto, un minuto...si es seis cincuenta y nueve todavía entras, pero ya son las siete ya no entras...>>*. Si llega a ocurrir esto, Miguel debe acudir a sus jefes, quienes intervienen para que no lo regresen a su casa: *<<a menos de que hables con los jefes y los jefes de cierta forma te...pues bueno, que digan que te necesitan, sí es importante tu presencia aquí en la empresa pues va, si no pues....>>*

La preocupación de Miguel por no llegar tarde al trabajo se extiende más allá de tener un retardo, ya que la empresa presiona a sus trabajadores sindicalizados para que no falten ni lleguen tarde, de no acatar, los sanciona en su salario: *<<por ejemplo, si tienes ganado el séptimo día, pues ya no, te lo quitan y aparte pues bueno, pierdes el día.>>* Por eso Miguel trata de no faltar ni de llegar tarde al trabajo.

Otro aspecto que influye en los tiempos de traslado de Miguel es el horario de trabajo (por las horas pico): *<<va a depender mucho del transporte, también en el horario pico en el que sales, por ejemplo, también influye, a lo mejor si yo salgo de aquí a las nueve de la noche, pues voy a llegar mucho más rápido porque a*

*esa hora ya se disipó todo...la carga, pero si salgo por ejemplo siete y media o seis, está lleno, entonces ando llegando igual como si saliera a las nueve.>>*

Para llegar al trabajo, Miguel utiliza dos tipos de transporte público: una combi (de San Buenaventura al metro Agrícola Oriental) y un microbús (del metro Agrícola Oriental a la empresa), reconoce que en general la calidad del transporte público en la ciudad es mala y ha observado diferencias entre el transporte del DF y del Estado de México: *<<esto no está controlado ¿no?, yo lo veo más en el Estado ¿no?, estás en el DF pues es más barato de entrada y entonces como que es más fácil que te puedas mover y en el Estado pues no, o sea nada más por ejemplo a San Buenaventura, nada más son como tres lugares que ofrecen esa ruta y por lo tanto, pues te tienes que acomodar a lo que les dicen ¿no?, ¿si no, cómo llegas?, y pues aquí en el DF pues si no llegas en un lado, pues otro transporte, o sea, le buscas y allá no, entonces, en general es eso.>>*

A pesar de ello, Miguel piensa que el transporte es seguro, pues de su casa al metro Agrícola Oriental se va llena la combi y no hace paradas, afortunadamente a él nunca le ha tocado un asalto, además, observa a los demás pasajeros y se da cuenta de que es gente que va a trabajar. De regreso a casa, Miguel percibe que el transporte es más inseguro porque éste sí va haciendo paradas para recoger pasaje – y en ese caso, no puede conciliar el sueño – .

Además, Miguel siente que el transporte es incómodo e inadecuado para los pasajeros: *<<realmente el transporte está hecho para estar incómodo, o sea es muy pequeño, y entonces muchas veces los asientos los meten que son de tres, meten cuatro, los que son de cuatro meten cinco, entonces vas muy incómodo, realmente si eres de los primeros pus ya te acomodas, pero si eres el último , no pus vas volando ¿no?, o sea, sí es incómodo>>*. Aunado a ello, Miguel considera que las tarifas del transporte son muy elevadas, en este aspecto, nota otra diferencia entre el Estado de México y el DF: *<<está muy elevada, muy elevada, más en el Estado, tanto en el DF no, pero en el Estado sí, es mucho, yo tan sólo pago de ahí de San Buena para Agrícola son diecinueve pesos y ya de...de Agrícola para acá, pues ya cinco cincuenta y ya de ida, de aquí de Eje seis a*



*Santa Martha son seis pesos, siete y de ahí para San Buena son trece, entonces son como cuarenta pesos diarios...y eso si no me quedo dormido y me paso>>.*

Es bueno saber que a pesar de todo lo que Miguel pasa para llegar al trabajo cada día, lo ve con sentido del humor y recuerda estas vivencias con risas. Es un joven cuyas energías aún pueden renovarse, al menos lo que lo mantiene motivado es el hecho de tener su propia casa y trabajar para una empresa tan reconocida.

## La historia de Monserrat

Monserrat, una agradable mujer de 44 años es una flebotomista y laboratorista clínica, de carácter sociable, alegre y optimista trabaja para una importante compañía Venezolana dedicada a la atención especializada de necesidades del sector salud en las áreas de banco de sangre, diabetes, laboratorio clínico y respiratorio, que está en proceso de expansión de operaciones internacionales a Colombia y México. Es una compañía caracterizada por poner el énfasis en la calidad: *“la calidad está en nuestro ADN.”*

Para Monserrat el trabajo ocupa un lugar muy importante en su vida y procura cuidarlo pues hoy en día es un bien escaso. Cuidar el trabajo para ella implica muchas cosas, una de las más importantes es la puntualidad, cada día debe levantarse cuatro horas antes de su entrada al trabajo: *<< Me levanto a las cinco y entro a las nueve de la mañana, entonces, para llegar a las nueve, tengo que salir de aquí cuarto para las seis>>*. Con la finalidad de asegurar los menores contratiempos posibles, Monserrat prefiere utilizar el transporte directo (aquel que no hace paradas): *<<para trasladarme yo a mi trabajo, de aquí me voy a Boulevard Aeropuerto, de Boulevard Aeropuerto tomo otra pesera que se va directa y me bajo en Centro Coyoacán o me bajo en Patricio Sanz y ya camino, cuando me bajo en...y ya es tarde, me bajo en Centro Coyoacán y tomo un taxi para que me acerque, y si me bajo en Patricio Sanz camino como unas tres, cuatro calles>>*.

Si bien, la modalidad de transporte directo es mucho más rápida, también Monserrat debe hacer una ‘inversión’ económica considerable para costearla: *<<Ahorita con el incremento que hubo, bueno, no sé desde cuándo incrementó porque como yo no estaba aquí en la ciudad (...) bueno, yo antes gastaba cincuenta pesos diarios, ida y vuelta y ahorita son ochenta pesos de pasaje>>*.

A pesar de ello, este transporte directo le resulta más cómodo, pues le evita lidiar con ciertas situaciones incómodas y sobre todo, el estrés y la agresión por parte de los demás pasajeros: *<<no falta quien vaya y te recargue toda su humanidad y vas cargándolas, y si tú te mueves, se molestan, o sea, tampoco*

*puedes ir cargando a la gente (...) se me facilita mejor para evitar ese tipo de estrés ¿no?, el que la gente se estresa, se enoja, se voltea y te mienta la madre literal, porque volteas o porque la empujaste>>. Pero este no ha sido el único episodio de violencia que ella ha presenciado en el transporte público. De hecho, le tocó vivir un episodio de agresión con otra mujer en el metro, todo empezó por una desventurada ventaja: Monserrat alcanzó lugar en la terminal y la otra mujer no y desde entonces, quedó invitada pero a no volver a utilizar el metro excepto en situaciones donde se hace muy necesario.*

Al fin...y al cabo de kilómetros y kilómetros de recorrido, Monserrat llega a su trabajo, en ocasiones ya cansada o un poco adormilada, pero casi siempre tiene la posibilidad de ‘recuperar’ un poco el sueño ‘que ha perdido’: *<<el trayecto es largo y pues como que te vuelves a dormir, como que recuperamos nuestro sueño en la pesera (...) ya me quedo dormida y ya como que nuestro inconsciente calcula el tiempo y despertamos, hay veces que despierto en Guelatao o por la Agrícola Oriental, hay veces que tú cierras tus ojos para seguir medio descansando y pero ya nada más vas medio dormitando, llegando a Gómez Farías, ahí sí ya me despavilo bien perfectamente para bajarme y cruzarme las avenidas >>.*

Además, esos largos trayectos le sirven para atender ciertos pendientes del trabajo o solicitudes de sus clientes: *<<si en el camino me habla algún usuario que tiene problemas con un equipo hay veces que pues aunque vas dormida, siento el teléfono, ellos empiezan a trabajar a las siete de la mañana, desde esa hora yo voy atendiendo llamadas telefónicas en la pesera, entonces ya se me olvida el sueño porque tengo que estar atenta, les doy indicaciones, ‘sabes qué hazlo y te marco en cinco minutos, diez minutos’>>.*

Una vez que ha llegado a su lugar de trabajo y que empieza a trabajar, ese cansancio ‘desaparece’, pues sus actividades laborales la hacen estar muy activa y además, ella disfruta mucho lo que hace porque se siente desafiada y siempre está aprendiendo cosas nuevas, en una palabra, se siente muy contenta: *<<sí llego medio adormilada, pero me pongo a trabajar, siempre trato de buscar algo; aquí en este trabajo, me siento a gusto, hago lo que me gusta (...) si a mí me*

*dices 'tienes que sacar esto' hasta que yo no veo sacar ese trabajo, no lo suelto, busco, investigo, subo, bajo, me gusta estar leyendo, estar retroalimentándome, y si no sé algo (...) pues yo me oriento mucho a los libros, si tengo que leerme el manual no sé cuántas veces pues sí, yo lo leo ¿no?>> Por tanto, podría decirse que su esfuerzo de cada día vale la pena, es feliz en ese trabajo a pesar de lo lejos que está de su casa.*

Cabe destacar que la empresa para la que Monserrat trabaja se encuentra en un proceso de transición: además de que el grupo empresarial se está expandiendo a otros países, la empresa está iniciando la contratación 'formal' de su plantilla de trabajadores. Monserrat y muchos otros trabajadores estaban contratados por un outsourcing (Adecco) y en los últimos meses se ha hecho presente el incipiente departamento de Recursos Humanos (que es el encargado de trasladarlos del outsourcing a la nómina de la empresa) y que también está trabajando en el establecimiento de las reglas de puntualidad: *<<antes no había reglas, el horario era de nueve a seis y todos llegábamos nueve y media, diez, diez y media, once (...) nosotros apuntábamos el horario porque no teníamos huella, en una libreta; ahora ya existe un departamento, tiene casi un mes que está funcionando el departamento de Recursos Humanos (...) dice que tenemos que cumplir con el horario de la empresa, que nos invita a ser puntuales porque sabemos que la puntualidad es creo que el requisito número one, aunque tú tengas que entrar temprano y no te respeten tu hora de salida, porque pueden dar las seis y tú puedes seguir trabajando ¿no?, entonces se supone que tenemos que cumplir el horario>>.*

Con la finalidad de que los trabajadores cumplan con el horario de la empresa, el departamento de RRHH, utiliza una serie de tecnologías para controlar todas las entradas y salidas de los trabajadores de las instalaciones de la empresa y no perder detalle de todos sus movimientos: *<< se hace algo ya más formal, checar en el checador de huella y en la libreta que nos están poniendo, tenemos que checar horario de entrada, horario de salida de comida, horario de entrada de comida y la salida de la empresa, pero que si yo salgo de la empresa y voy a regresar, tengo que checar mi horario de salida en la huella, las veces que*

*yo salga, tengo que checar>>*, esto no representa un problema para Monserrat pues está acostumbrada a regirse por políticas: *<< y más si yo vengo de una empresa que es certificada y que existen políticas, pues nos regimos por medio de políticas, entonces pues no tengo ningún problema (...) nosotros estamos en un proceso de gestión de calidad porque se quiere certificar la empresa, entonces empezamos a movernos por manuales de procedimientos, formatos>>* .

Por todo ello, no es de sorprenderse que el ambiente de trabajo de Monserrat esté pasando por una etapa de incertidumbre ante los nuevos procedimientos, que si bien pueden ser benéficos, también son inciertos y se han generado varios rumores. Hasta ahora, la empresa no tiene un programa de incentivos de puntualidad, pero hay rumores que dicen que Recursos Humanos sí tiene la intención de reconocer a quienes lleguen temprano al trabajo (pero no con dinero, sino con tiempo): *<<el radiopasillo dice es que la licenciada de recursos humanos menciona que ella va a tratar de luchar, que si nosotros obtenemos una puntualidad exacta, el viernes salir a las dos de la tarde o tres de la tarde, entonces si eso eso, pues es motivador porque entonces llegas temprano, cumples tu horario y eso es bueno ¿no?>>*.

Monserrat está acostumbrada y dispuesta a invertir cada día aproximadamente seis horas de su vida en los largos trayectos, pues conseguir un trabajo digno cerca de su casa dista mucho de ser una realidad, además, vivir lejos del trabajo es mucho más económico que pagar una renta en una zona cercana a su trabajo. Recuerda que en un trabajo anterior, llegar tarde era un motivo de discusiones con su jefa: *<<cuando mi jefa estaba enojada, sí nos regañaba y nos decía ‘a ver, tienen dos opciones: una, o te cambias de trabajo Monserrat o te buscas una casa de este lado’, y yo le decía, ‘bueno, pues si tú me vas a pagar la renta de este lado, encantada, pero yo nomás te recuerdo que yo vivo hasta el Estado, no me mandaste a vivir tú allá, pero es la parte que a mí me cuesta más barato vivir ¿sí?, porque si yo quiero comprar algo en el Distrito Federal no alcanza...cuesta millones un departamentito chiquito>>*.

Aunque ella se ha esforzado mucho en mejorar sus condiciones de vida, es inevitable no sentir cierta frustración y decepción pues su salario no le alcanza

para comprar un bien inmueble más cercano a su lugar de trabajo, así se defendía de su molesta jefa y sus reclamos respecto a sus retardos: *<<obvio que tú lo puedes pagar porque tú tienes un salario mayor que el mío, si yo tuviera tu salario júralo que yo vengo y rento acá (...) un departamento cerca de la oficina no nos va a bajar de cuatro mil pesos y dime ¿con qué voy a vivir?>>*.

A pesar de que Monserrat ha pensado en buscar un empleo más cercano a su domicilio, se ha encontrado con condiciones de trabajo “de miedo”, y sobre todo, con salarios muy bajos, con los que ella no podría subsistir, pues además de estar pagando su casa, apoya económicamente a su hermana menor (quien tiene una leve discapacidad mental), y por tanto, necesita irse más lejos para lograr obtener un salario más elevado: *<<lo que me detiene un poquito es el pago de mi casa, porque por aquí pagan bien poquitito, metí papeles para el hospital, sé que cuando es para el gobierno te aceptan con edad alta, creo que no hay mucho problema por las edades, y pues otra, lo que buscamos a veces, pues es tener un poquito de solvencia, (...) yo me espanté cuando empecé a buscar trabajo de técnico laboratorista y me pagaban cuatro mil pesos mensuales, pero ¿con qué voy a comer?, y ¿con qué voy a pagar gastos?, entonces a mí el salario se me hizo muy bajo; lo que te andan pagando más o menos es en el distrito que son ocho mil, que aquí también impacta el pasaje, pero pues dices ‘¡Híjoles, tienes ventaja que te dan vales de despensa, y bien o mal como que se equilibra un poquito!’ (...) por eso conseguir un trabajo cerca, los salarios son muy castigados acá; entonces, creo que la mayoría por eso vamos tan lejos a trabajar a buscar aunque sea un poquito de bienestar para tu familia; para que una persona sola lleve un gasto con tres mil pesos que te paguen por aquí no, tiene mínimo que haber dos salarios para que se equilibre esa parte>>*.

Otro inconveniente que Monserrat encuentra para trabajar cerca de su hogar es la poca oferta de puestos de trabajo, la cual es muy limitada, y se trata de empleos que están muy por debajo de su perfil profesional y de sus habilidades: *<<yo cuando me quedé sin trabajo el año pasado en mayo del 2016, fui a la feria del empleo de San Vicente, ¡no, no, no!, en primera no había nada para mí, o sea, te dicen una feria de trabajo, pero no hay alternativas, o era de*

*obrero, capturista, pero te pedían ciertos requisitos de que la carrera fuera afín a lo que te están solicitando y te dicen 'bueno, pero tenemos un portal si no puedes, puedes ir a Neza y allí podemos ver qué otro tipo de trabajo te podemos ofrecer', entonces en las dos ferias que fui no hay mucha alternativa para lo que yo quiero, el salario es muy bajo, te pagaban 750 a la semana y era de siete de la mañana a seis de la tarde...¡no manches!, era demasiadas horas de trabajo y todavía algunos era trabajar en sábado hasta las dos de la tarde>>.*

Las inevitables consecuencias de tanto desgaste comienzan a ser visibles en su cuerpo, especialmente cuando se siente presionada por el tiempo: *<<cuando voy con buen tiempo voy tranquila, cuando no voy con tiempo me estreso, me estreso porque no se mueve y es tarde, el reloj creo que camina más rápido (...), yo lo veo en mi estómago que se me empieza a inflamar, además, yo sufro de psoriasis, el estrés me provocó una psoriasis, mis ronchas empiezan, cualquier cosa que me estresa las ronchas empiezan y por eso yo tengo que tomar un antidepresivo para poder relajar mi sistema nervioso. Si yo me empiezo a estresar, yo empiezo con comezón, entonces, si yo no tenía ronchas, yo misma me las empiezo a provocar, me empiezo a rascar, tengo llaguitas aquí en mis pantorritas>>.*

Además, durante sus trayectos Monserrat debe soportar viajar en una posición muy incómoda durante un lapso de tiempo considerable: *<<el que yo lleve mucho tiempo mis piernas encogidas, mi circulación afecta y yo he visto que muchos se quejan de sus piernas>>*, situación que se exagera debido a su sobrepeso. Al llegar a casa, ve reducido su tiempo de descanso, pues debe atender algunos quehaceres domésticos y cenar: *<<pues ya cenamos que un té, galletas, café, hacemos un sándwich para que nos llenemos un poquito más, entonces, ahí ya nos retrasamos como una hora, si yo llegué a las once, ya estamos subiéndonos cerca de las doce a dormir, en lo que te lavas los dientes, en lo que te desvistes, te desmaquillas, pues vienes durmiéndote casi a la una de la mañana y despiértate a las cinco, ya duermes cuatro horas; hay veces que te vas de corrido, pero hay veces que no se te cierran los ojos tan fácil>>.*

Defortunadamente para Monserrat, esto no es lo único que debe vivir durante sus trayectos, pues cada día está latente el riesgo de ser asaltada en el transporte público: *<<ya en todos lados asaltan, si vamos en la directa nos asaltan, si vamos en la ordinaria que asaltan, entonces pues yo lo único que hago ahora es pus a donde me vaya, me encomiendo a Dios>>*. Y por si fuera poco, viaja con cierto temor a sufrir un percance vial porque sabe las malas condiciones de las combis y que los operadores no les dan mantenimiento suficiente.

A pesar de todo esto, parece ser que Monserrat no tiene opción: mantiene su fe en Dios y su gran optimismo, sabe que tiene que seguir adelante, pero estos vaivenes diarios ya empiezan a consumir sus energías y sus fuerzas: *“(...) yo le digo a mi hermana, pues que Dios me preste fuerzas sobre todo para seguir yo yendo y viniendo, yendo y viniendo, ¡que a la zaragoza le hagan algo, un segundo puente, no sé, algo!, ¡porque no puede ser posible que hagamos tanto tiempo, en el trayecto! (...)”*.