



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA UNIDAD IZTAPALAPA

DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

COORDINACIÓN DE SOCIOLOGÍA

UNA MIRADA A LOS TRABAJOS ATÍPICOS.

CONFIGURACIÓN DE LAS CONDICIONES LABORALES EN EL TRANSPORTE
PÚBLICO CONCESIONADO Y CONSECUENCIAS EN
LA SALUD: UN ESTUDIO DE CASO

TESIS

Para obtener el Grado de Licenciada en Sociología.

PRESENTA:

Juárez Canchola Daniela Saraf

MATRÍCULA:

2133051388

ASESOR:

DR. Luis Javier Melgoza Valdivia



ÍNDICE

Introducción	Pág. 3
Capítulo I: Problema de Investigación.	Pág. 7
a) Pertinencia Teórica	Pág. 7
b) Pertinencia Empírica	Pág. 18
Capítulo 2: Condiciones Laborales y Salud.	Pág. 26
a) Condiciones Laborales en Trabajos Atípicos	Pág. 26
b) Salud en choferes de Transporte Público	Pág. 41
Capítulo 3: Monografía de la Ruta 38.	Pág. 51
a) Ruta 38: Organismo Interno	Pág. 51
b) COMETRAVI	Pág. 61
Capítulo 4: Trabajo de Campo.	Pág. 63
a) Análisis Descriptivo	Pág. 63
b) Cruce de Variables	Pág. 82
Conclusiones.	Pág. 105
Bibliografía y Cibergrafía.	Pág. 112

INTRODUCCIÓN

El tema por desarrollar en esta investigación consideramos es de gran importancia, ya que tratamos un tema del sector del transporte más concurrido por un gran porcentaje de la población en su diario vivir.

El tema de las Rutas de transporte colectivo no solamente se puede apreciar como medios de traslado, sino que, observándolo desde una perspectiva sociológica, es un campo que merece atención por las complejas interconexiones sociales existentes. Las relaciones sociales-laborales e interpersonales que se viven día con día son ejemplo claro de que el ser humano es un ser social.

El tema ha sido elegido, de manera general, por el interés en **estudiar e investigar** un campo social tan grande como lo es el de Transporte Colectivo. El interés es saber **cómo se ejecuta el trabajo de los Choferes de una Ruta (n°38), cuáles son las condiciones de trabajo que existen en su trabajo y qué implicaciones tiene en la determinación de su salud**. Puntualizaremos que la investigación se aplicó a este sector, pero en específico a camionetas concesionadas de solamente una sección de la Ruta n°38 del servicio público en el Estado de México.

De manera más particular, nos interesamos en este tema por la falta de acercamiento sociológico al estudio de las condiciones laborales en un trabajo atípico, así como a la mínima preocupación por la salud de los choferes. **La salud y las condiciones laborales son el centro del tema elegido**.

El tipo de trabajo (atípico) y la manera en que se lleva a cabo (proceso de trabajo) tiene efectos negativos en la salud de los choferes, debido a la mínima atención que hay sobre la construcción de las condiciones laborales de la Ruta. Las condiciones laborales en este tipo de trabajo no son construidas solamente

por el gobierno del Estado de México, sino que nacen del mismo trabajo y de la interrelación de los trabajadores con otros campos sociales y estructurales.

La investigación realizada se divide en una parte práctica y otra teórica. En la parte teórica se hace revisión y análisis de bibliografía clave sobre condiciones de trabajo y su relación con la salud y en la parte práctica se realizó trabajo de campo, el cual consistió en diseñar y aplicar encuestas y entrevistas. Las encuestas aplicadas fueron 25 en total y se aplicaron a choferes en edades de entre 18 y 65 años. Las encuestas tuvieron que ser aplicadas durante la jornada laboral de los choferes, así que estuvimos trabajando en la Ruta en diferentes días y la duración de la aplicación tenía que ser entre 5 a 7 minutos. La amabilidad de los choferes permitió que durante la encuesta tuviéramos la oportunidad de leer tranquilamente las preguntas y las opciones para tener una mayor seguridad de sus respuestas. En ningún momento experimente alguna falta de respeto o de atención por parte de los choferes.

La aplicación de las entrevistas se complicó un poco más ya que las éstas iban de 15 a 20 minutos y el tiempo que un chofer está formado cargando pasaje es muy limitado, por lo que en algunos casos tuve que ir a la Ruta en el metro Moctezuma para que durante lo que el chofer estuviera esperando su turno lo entrevistara y en dado caso de que necesitáramos más tiempo tenía que subir a la camioneta y las pocas preguntas que faltaban las realizaba al llegar a la Ruta en Zauces. En total se aplicaron 4 entrevistas, 2 se realizaron de la forma ya explicada y las otras dos se realizaron en la casa de los choferes, en las cuales me atendieron con respeto y amabilidad. El trabajo de campo fue realizado con éxito total. Fue una experiencia de la cual pudimos observar el trabajo interno de los choferes, con mayor atención y dedicación.

Del trabajo de campo pudimos obtener la descripción del proceso de trabajo, así como también información sobre las condiciones laborales que se configuran en esta labor y las consecuencias del trabajo que se observan en las enfermedades que padecen los choferes.

Esta investigación consta de cuatro capítulos. El primer capítulo se divide en dos apartados, el primero consiste en definir el problema de investigación y la pertinencia teórica en la cual se expone que es el trabajo atípico (ya que los choferes entran en esta clasificación) y se hace una contrastación con el trabajo típico para notar las diferencias y las particularidades. Hay que dejar claro que en la actualidad de México la mayor parte de los trabajos se desarrollan bajo la tipología de los trabajos atípicos y por lo tanto la sociedad vive las consecuencias afectando su vida personal, social y económica. El segundo apartado se desarrolla la pertinencia empírica en la cuál explicamos la situación del transporte colectivo, y retomamos algunas estadísticas de diferentes organizaciones y periódicos que han realizado estudios sobre la ocupación de las camionetas concesionadas de transporte público.

El segundo capítulo también se divide en dos apartados. En el primero desarrollamos la temática de las condiciones laborales en los trabajos atípicos, mediante la construcción de tres niveles interconectados. Aterrizamos esos niveles al caso de los trabajadores de una Ruta. Exponemos los siguientes niveles:

- a) Nivel Macro, haciendo referencia a lo que señala la Ley Federal del Trabajo precisamente retomando los apartados referidos a la labor de chofer. Este nivel macro, estructural, pertenece, por decirlo de alguna manera, a la participación gubernamental y a sus organizaciones de movilidad como institución pendiente de los trabajos pertenecientes a la movilidad y al transporte.
- b) Nivel Meso, en el cual se exponen los reglamentos particulares, es decir, al reglamento que es establecido por los diferentes departamentos de la Ruta.
- c) Nivel Micro, ultimo nivel, y explicamos que se desarrolla una **regulación consuetudinaria** en la cual el trabajador tiene participación, decisión, e importancia en cuanto a la configuración de su trabajo. Estos tres niveles interrelacionados permiten la construcción de las condiciones laborales en este trabajo atípico.

En el segundo apartado explicamos lo relacionado a la salud de los choferes, en el cual de varios artículos retomamos los daños y consecuencias que los choferes pueden desarrollar por tener un trabajo que necesita de muchas horas de ejecución, y que por la falta de condiciones laborales aceptables esto tiende a complicarse. Algunas de las enfermedades que pueden contraer los choferes son el estrés, enfermedades gastrointestinales, problemas cardiovasculares, obesidad y sobrepeso, entre otras.

En el tercer capítulo presentamos una monografía básica de la Ruta, mediante la recopilación informativa de los datos más relevantes de la organización. En este apartado se señala en dónde está ubicada la Ruta, en qué año tuvo su aparición en sociedad, cómo está organizada internamente, cómo se relaciona con el gobierno del Estado de México, cuántas camionetas están trabajando actualmente en la Ruta, etc. Además, se señalan los puestos de trabajo que existen con sus respectivas funciones y las diversas características que cumplen. Señalamos el reglamento interno de la Ruta, que fue otorgado por el presidente de esta organización mediante una pequeña entrevista, el reglamento oficial dado por la Secretaría de Movilidad y también un pequeño apartado en el cual se presenta un tipo de acuerdo con la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad (COMETRAVI) en cuanto al permiso que hay para que transporte del Estado de México pueda ingresar a ciertos espacios de la Ciudad de México.

Por último, en el cuarto capítulo hacemos un análisis descriptivo de la información recabada durante el trabajo de campo y posteriormente hacemos un cruce de variables en el cual mediante un análisis más profundo pudimos desarrollar puntos de información sobre el tema estudiado. Elaboramos tablas y gráficas de datos en las cuales se explica cada punto estudiado de las condiciones laborales y de la salud de los choferes en la Ruta. El análisis descriptivo es cuantitativo, y hay otra parte cualitativa en la que retomamos de las entrevistas realizadas puntos de información clave en los cuales los choferes comentan y opinan sobre el tema.

CAPÍTULO I.

PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.

Este trabajo de investigación está enfocado en retomar uno de los temas más importantes dentro de la Sociología del Trabajo: Las Condiciones Laborales. Este tema lo aplicaré en una rama del sector servicios más importante de la sociedad, El transporte Público en el Estado de México.

Específicamente, es de mi interés investigar cuáles son las condiciones laborales de una de las rutas que brindan servicio de transporte colectivo en el municipio de Ecatepec de Morelos. La ruta por investigar es la N° 38, que tiene como recorrido partir de la Colonia Zauces en Ecatepec al Metro Moctezuma en la Ciudad de México. Es importante investigarlo ya que las condiciones laborales de esta Ruta no se establecen mediante un contrato. Para laborar como chofer es necesario de las concesiones que expide el gobierno del Estado de México mediante la Secretaria de Movilidad. Por lo tanto, no hay condiciones establecidas de manera directa, sino que las condiciones se configuran de manera indirecta transformando esta labor en un trabajo atípico. Y como parte del problema de investigación también me interesaré en relacionar las condiciones laborales existentes en esa Ruta y los efectos que producen en la salud de la población a estudiar con el fin de poder descifrar si las condiciones laborales que existen en esa profesión son suficientes para desarrollar una vida plena y como consecuencia un progreso humano y social.

❖ PERTINENCIA TEÓRICA.

Tras las grandes transformaciones y crisis que se han desarrollado a nivel mundial en la cuestión laboral han surgido otras maneras de empleo, las cuales han servido como fuente de ingreso para aquella población que no tiene acceso, por ejemplo, a alguna fábrica o empresa.

El trabajo en México es más alto en la producción de empleos llamados atípicos para la subsistencia de su sociedad. En los últimos 20 años, este tipo de trabajo ha crecido entre un 60 a un 65% a nivel nacional y es pertinente mencionar que desde el punto de vista teórico es escasamente estudiado a pesar de su importancia. La investigación sobre el trabajo atípico y las condiciones laborales es mínima, y los estudios que se han logrado hacer terminan concluyendo que las condiciones laborales son precarias, insuficientes, pero no se profundiza más sobre esas razones, es decir, son investigaciones que permiten avanzar en la comprensión de esta problemática, pero aún se mantienen temas por conocer con mayor amplitud.

En México, las dos terceras partes del empleo se considera que son trabajos atípicos. Algunas de las razones del crecimiento de este tipo de trabajo son las siguientes:

- El modelo económico imperante, que se sustenta en la desigualdad social y económica, creando brechas y diferenciación social. A falta de oportunidades laborales se amplían estas problemáticas.
- El crecimiento del trabajo atípico está totalmente relacionado con la caída del salario mínimo.

El trabajo denominado normal o también llamado típico es el que, con el paso del tiempo, y la implementación de nuevas tecnologías y conocimiento se ha ido transformando, ya que durante el siglo XX el trabajo típico se caracterizaba como lo dice Caamaño Rojo, abogado y Doctor en Derecho en la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso:

“se debe considerar que la típica relación laboral se caracteriza por ser un empleo subordinado de un trabajador con un bajo nivel de calificación, normalmente de sexo masculino, por la regularidad en la duración de las jornadas de trabajo y por tener una duración indefinida en el tiempo [...] el trabajador se somete a las instrucciones impartidas por el empleador y que desarrolle su actividad en el tiempo, lugar y forma que éste determina, lo que origina el elemento esencial, propio y exclusivo” (Caamaño, 2005, p. 5)

Es decir, el trabajo típico se entiende como aquella relación que se enfoca en dos actores centrales y es la lógica que se utiliza para explicar las relaciones de trabajo en el capitalismo, la relación Patrón-Obrero, Jefe-Trabajador, Empleador-Empleado etc.

Como lo menciona el Doctor de la Garza Toledo, el estudio de la Sociología del trabajo iba encaminado al desarrollo teórico del trabajo principalmente en la rama industrial, y no había otra forma de conceptualizar el trabajo, más que de la siguiente manera:

“el trabajo en primera instancia industrial que habría seguido la línea evolutiva de la manufactura en el sentido de Marx como capitalista no maquinística-, la gran industria – el proceso productivo como cadena de máquinas-, la introducción del Taylorismo-Fordismo y el Toyotismo o bien la automatización primero sin información y luego informatizada”.

(De la Garza, 2010, pág. 1)

El trabajo típico se encuentra respaldado por el Derecho Laboral, en el cual hay un aseguramiento de diversas condiciones de trabajo, a diferencia de lo que no sucede con la ocupación y la labor en un trabajo atípico. Caamaño Rojo (2005) menciona que el derecho laboral establece lo siguiente:

- Fija las jornadas de trabajo, sean máximas o no.
- Montos mínimos de remuneración.
- La oportunidad de construir sindicatos
- El poder de negociar colectivamente mediante movimientos internos o huelgas.
- Una compleja red de protección social, proveniente del Derecho de Seguridad Social.
- Tiempos de descanso diario, semanal y anual.

Este tipo de empleo se consideraba la única forma de obtener ingresos y provisiones, que, aunque fuera un trabajo subordinado, aseguraba la subsistencia de las familias y del trabajador. Este tipo de empleo predominó durante los años

60 y 70, ya que posteriormente sobrevinieron grandes transformaciones, principalmente en las empresas y fábricas que se alojaban en la manera de producción, en este tiempo Toyotista, sin dejar de lado la posible ejecución de las técnicas y herramientas de trabajo utilizadas en el Fordismo y Taylorismo, que no permitieron que muchos de los trabajadores permanecieran en sus trabajos provocando la aparición de otro tipo de trabajo, el atípico.

Algunas de las razones del porqué se transformó el trabajo racional o típico y la organización empresarial y fabril las recuperamos del texto de Caamaño Rojo y son las siguientes:

- “La rápida introducción de la informática y las diferentes tecnologías de la información en los procesos productivos, causadas por la revolución tecnológica. Con el desarrollo de las nuevas tecnologías se aumentaba la capacidad de acción laboral lo que destituía a gran cantidad de personas por la introducción de las máquinas (Podríamos mencionar que cada Revolución tecnológica-industrial da paso a la destitución de la mano de obra por la mayor producción que puede desarrollar la maquina).
- La eliminación de las estrategias del Fordismo y Taylorismo aplicados en la producción por los cambios en las habilidades laborales aparecidas por la incorporación de esas nuevas tecnologías.
- La posibilidad de realizar actividades laborales en diversos espacios físicos, lo que provocó la fragmentación de los procesos productivos.
- El cambio dado en el sistema de pagos o remuneraciones basándose de ingresos fijos a variables, pues surge la tendencia a pasar de remuneraciones por jornada o unidades de tiempo a remuneraciones por rendimiento o vinculadas a la rentabilidad de las empresas.
- Otro de los grandes factores es la globalización de la economía, ya que la permanencia de las empresas en el mercado se vuelve cada vez más difícil exigiendo por lo tanto mayor productividad, remuneraciones bajas y jornadas de trabajo máximas.”

(Camaaño, 2005, p. 14)

Estas transformaciones generaron una cesantía en el empleo, ya que los cambios, siguiendo los argumentos del mismo autor, provocaron una ruptura en las relaciones laborales provocando que la población laboral buscara otras opciones de ocupación para su subsistencia.

La sociología abarca diversas temáticas para estudiar, así como también van cambiando las perspectivas, van apareciendo nuevos conceptos, nuevas interpretaciones. Como lo señala el Dr. de la Garza, la Sociología del Trabajo, en el siglo XIX y parte del XX, sólo se centraba en las perspectivas teóricas Neoclásicas y Marxistas basadas en la relación Patrón-Obrero, por tanto, en el estudio del trabajo típico. Con los cambios existentes en las perspectivas y conceptos se dio la aparición de nuevas formas de trabajo y una nueva configuración del concepto de Trabajo.

Autores como Beck, Boltansky y Chapello, retomados por el profesor de la Garza Toledo, mencionan que:

“ha terminado la seguridad en y de los empleos que supuestamente habría caracterizado al fordismo en la etapa del Estado Benefactor, al limitarse el pleno empleo, fragmentarse las biografías y carreras profesionales y predominar el “trabajo frágil”, el flexible, el inseguro, con debilitamiento de la estructuración de la identidad colectiva y también la individual, iniciándose una nueva cuestión social, la de la desestructuración laboral, familiar, social y del carácter que jugaría en contra de la identidad individual y social.”

(De la Garza, 2010, pág. 1)

La sociedad con el paso de los años ha ido transformándose y por tanto las relaciones sociales que se reproducen en ella. En cuanto a las relaciones sociales y laborales los estudios por parte de la sociología del trabajo ya no solo se enfocan en el tipo de trabajo tradicional y con los enfoques, sino que se ha dado apertura a una amplia gama de tipos de trabajos que explican la verdadera situación laboral en el siglo XXI, y en países como México. Como dice Caamaño Rojo:

“El sistema de relaciones laborales construido en torno a los criterios clásicos y uniformes del modelo fordista-taylorista ha sido erosionado ostensiblemente por las radicales mutaciones de las últimas décadas.” (Caamaño, 2005, p. 27)

Al hacerse más complicadas las relaciones laborales, con la inserción de una cantidad variada de técnicas y de la implementación de la tecnología y de las máquinas como herramientas para el trabajo en serie y a una velocidad más rápida y el desplazamiento de la mano de obra ha hecho que se vaya incrementando las relaciones laborales atípicas como respuesta a lo que se presenta como consecuencia de la pérdida de las relaciones laborales tradicionales por la aplicación de otras técnicas como lo es el desempleo. Al respecto, es preciso tener en cuenta lo que menciona el autor Caamaño Rojo:

“No se puede desconocer que existen innumerables casos en los que la aceptación de una forma de relación laboral atípica se presenta como única alternativa, no frente a una relación laboral tradicional, sino que frente al desempleo”

(Caamaño, 2005, p. 33)

La aparición de los trabajos atípicos surge como respuesta a toda esta ruptura en la relación laboral normal, pero esto no es una problemática actual, sino que desde la disminución de los trabajos industriales han aparecido modalidades laborales en ascenso como el caso de los servicios y más en relación con nuestro tema, el caso de los transportes con las camionetas de servicio público. Como lo menciona De la Garza Toledo:

“Desde hace varios decenios el empleo en la industria en el mundo ha disminuido en favor de los servicios, las micro y pequeñas empresas en el Tercer Mundo no han tendido a disminuir, los trabajos precarios se han incrementado, junto a la aparición de nuevas calificaciones.”

(De la Garza, 2010. pág. 2)

Por lo tanto, a diferencia del trabajo típico, tradicional, clásico o normal el cual ya hemos ido describiendo, surge otra forma de tipo de trabajo en la cual

centramos la importancia de nuestra investigación y nos referimos al Trabajo Atípico.¹

Algunos ejemplos que se podrían considerar trabajos atípicos los retomamos del Dr. De La Garza Toledo entre los cuales menciona los siguientes:

“Ejemplos de trabajos atípicos serían: de tiempo parcial, por llamada, por obra, estacional, con agencias de contratación, a domicilio, el teletrabajo, el de aprendizaje o a prueba, el del free lance, el domiciliario, pero también los tradicionales de salud, transporte, la venta callejera, las actividades delictivas.”

(De la Garza, 2010, pág. 13-14)

Como ya lo mencionaba en la formulación del problema, la Ruta puede estar conformada bajo los estándares de una organización empresarial, una organización que funge con cierta jerarquía; sin embargo, no cumple con el otorgamiento de las condiciones laborales a los choferes que trabajan en ella, ni siquiera en los puntos más esenciales para cada trabajador como lo es en el aseguramiento de la salud de cada chofer.

Las rutas de transporte público son organizaciones que surgen como proveedoras de servicio para la sociedad, pero al mismo tiempo surgen y crecen por la falta de trabajo típico y por las mayores exigencias en el trabajo en este siglo, además de la disminución de la mano de obra en las diferentes empresas. Se podría decir, por tanto, que las Rutas de transporte se vuelven un medio de subsistencia, un medio que permite salir del desempleo y asimismo un medio generador de labores atípicas, ya que no se desarrollan en las condiciones de un trabajo tradicional bajo las relaciones laborales de subordinación, en la cual no

¹ Se han utilizado diversos conceptos para explicar el mismo tipo de trabajo, ya que hay diferencias en lo que mencionan los autores, pero la esencia del concepto de la forma de trabajo tiene mucha similitud, así que lo utilizo para definir la forma de trabajo más no sus características propias y aterrizadas de cada autor.

permiten prestaciones y mucho menos el aseguramiento en un salario por horas o días de trabajo.

Lo que existe en un trabajo de chofer en relación con la organización solo es una relación de asociación. Los choferes se asocian con la Ruta mediante las concesiones que son autorizaciones dadas por parte del Gobierno del Estado de México para laborar en una Ruta designada, y por lo tanto asociarse tiene un costo y diversas características a cubrir y algunas de ellas son: comprar o poseer una camioneta, poseer placas de servicio público, cumplir con las cuotas establecidas por la Ruta, etc. La organización, la Ruta, existe como un medio de regulación entre los asociados, los choferes, y entre el Gobierno del Estado de México y más directamente con la Secretaría de Movilidad. Al existir esta relación entre los trabajadores y la Ruta como sociedad laboral comparten la autorización otorgada por el Gobierno del Estado de México.

El transporte público, como lo define la Secretaría de Movilidad, es de la siguiente manera: El transporte público comprende los medios de transporte en que los pasajeros no son los propietarios de los mismos, siendo servidos por terceros (empresas públicas o privadas). El transporte público ayuda al desplazamiento de las personas de un punto a otro en un área de una ciudad, pagando cada persona una tarifa establecida dependiendo de su recorrido.²

Como lo hemos venido diciendo, el trabajo se ha transformado, hay más formas y tipos de trabajo, por lo que el concepto de trabajo conocido en donde están implicados dos actores (Patron-Trabajador) ha ido evolucionando a tal grado en el que ya no solamente nos enfocamos en dos actores y en el proceso de producción conocido y aportado por Marx, y lo retoma el Dr. De la Garza de la siguiente manera:

“El concepto de Trabajo ha cambiado históricamente [...]. En su aspecto más básico, el trabajo puede entenderse como la transformación de un objeto de trabajo como resultado de la actividad humana utilizando determinados medios de

² Recuperado de http://smovilidad.edomex.gob.mx/transporte_publico

producción para generar un producto con valor de uso y en ciertas condiciones con valor de cambio”

(De la Garza, 2010, pág. 6)

Hay que tener en cuenta que la relación de producción entre dos actores puede cambiar a una relación de tres actores dentro del proceso de producción, y que también ya no solamente se producen cosas materiales que el consumidor pueda adquirir, sino que también inmateriales y el ejemplo más claro, que retomamos en esta investigación acerca de los transportes, es el de los Servicios.

Los servicios implican relaciones de trabajo, relaciones productivas, aunque de manera diferente a la forma tradicional, ya que intervienen más actores, más subjetividades, identidades, etc. Pero hay una característica particular, y es que el consumidor, en los servicios, forma parte de la producción del bien inmaterial, por ejemplo, en los transportes, los usuarios tienen que estar presente durante todo el viaje, hasta llegar a su destino y es cuando entonces termina el proceso productivo, y culmina con el pago de su pasaje al operador. Como lo señala el Dr. De la Garza mediante el siguiente comentario:

“Una parte de los servicios implican que el producto no es separable de quien lo produce o quien lo consume, es decir, que el proceso productivo implica la compactación entre la actividad del trabajador que lo produce en el momento de su generación, con la distribución a los consumidores y el acto mismo del consumo, esto implica una reformulación de quienes son los actores en el proceso productivo. [...] entrará de manera directa en el proceso de producción un tercer actor que no se presenta en el mismo como asalariado, ni como patrón que es el consumidor, usuario, derechohabiente, etc. Y, entra de manera directa porque el producto no se puede generar sin su presencia al menos en momentos clave del proceso de producción. Porque estos servicios no se pueden almacenar, tienen finalmente que consumirse en el mismo momento de la producción.”

(De la Garza, 2010, pág. 7)

Como tal no he dado una definición de lo que podemos considerar lo que es el trabajo atípico o sus características, pero sucede lo mismo que con el trabajo típico, es decir, hay tantos conceptos a los que se les han atribuido características de lo que podemos definir como trabajo atípico. Entre esos conceptos se localizan atípico, informal, no clásico, no tradicional, precario etc. Por lo tanto, retomaré algunas características de todos los conceptos ya que hacen referencia al mismo tipo de trabajo.

Entre las principales definiciones de trabajo atípico se encuentran las siguientes:

- Retomando a Caamaño Rojo: “Es posible entender como formas de ocupación atípicas a todas aquellas modalidades de contratación laboral que no se insertan dentro del modelo de la relación laboral normal, es decir, aquellas que, en consideración a su duración y continuidad, al lugar en que se prestan, así como al tiempo de trabajo, no pueden ser encuadradas dentro del modelo tradicional de empleo subordinado regulado por el ordenamiento jurídico laboral.”

(Caamaño, 2005, p. 34)

- Definición aportada por el Dr. Pablo Guerra, sociólogo: “Aquel que rompe con los moldes tradicionales y típicos definidos por la relación laboral clásica”

(Caamaño, 2005, p. 34)

- Y, por último, la definición retomada del Dr. De la Garza: “el atípico sería el no subordinado a un solo patrón, o integrado a una sola empresa, sin contrato por tiempo indeterminado, sin tiempo completo, desprotegido, riesgoso, pero no necesariamente precario, también aquellos en los que el cliente está implicado directamente en la producción.”

(De la Garza, 2010, pág. 13)

Consideramos que la clave total del trabajo atípico se localiza en la aparición de un actor que es consumidor o cliente y que tiene que estar necesariamente

presente durante el proceso de producción, además de las características ya presentadas por los autores señalados.

El trabajo atípico es inseguro, no hay un salario establecido, no hay contrato, no hay prestaciones, es una salida que toman aquellos que no tienen un nivel educativo el cual les permita ser parte de una empresa o una fábrica, aquellos que se han quedado desempleados por los avances en las empresas y los cortes de personal, pero también a aquellas personas que han querido desarrollar esa profesión por la comodidad, por la facilidad, entre otras razones.

Por otro lado, definir el trabajo atípico no necesariamente quiere decir que las familias que se localizan bajo esta forma de trabajo viven en una situación difícil económicamente, o que es demasiado precaria, sino que por el contrario pueden ser familias que incluso pueden vivir mejor que otras que laboran bajo la forma típica de trabajo, solo que tienen que trabajar más horas. La precariedad y el trabajo atípico no son necesariamente sinónimos.

Hay algunas características que podemos retomar para dejar más en claro lo que es la forma atípica de trabajo y son propuestas por Caamaño Rojo:

- “La **inestabilidad**: esto es, no existe un contrato de trabajo de duración indefinida, por lo que la relación entre la persona que presta los servicios y quien los recibe se rige por un acuerdo no escriturado o eventual, o bien, por un contrato que simula ser civil, expresado en el pago de honorarios. [...] el empleo puede interrumpirse en cualquier momento, lo que afecta la natural necesidad de las personas de proyectar en el tiempo la estabilidad del empleo como soporte económico indispensable para el desarrollo de su vida individual o familiar.
- La **inseguridad**: se plantea por la falta de protección en materia de seguridad social, en concreto, en lo que respecta al sistema de pensiones, a la protección de la salud, al seguro de desempleo o por accidentes del trabajo y enfermedades profesionales. Igualmente, al encontrarse marginado el empleo precario de la aplicación de las normas básicas del ordenamiento jurídico laboral que le reconocen derechos mínimos a los

trabajadores, se dificulta considerablemente, por ejemplo, la protección frente al despido y el reconocimiento de la libertad sindical.” (Caamaño, 2005, p. 41-42)

❖ PERTINENCIA EMPÍRICA

A pesar de las dificultades que se presentan internamente en el empleo de un chofer, de las injusticias que se viven en su diario vivir y de las insuficientes preocupaciones por parte de la organización y del Gobierno del Estado de México, el transporte colectivo es uno de los mayores servicios, en el sector terciario, que se necesitan en todas las localidades y municipios. En el municipio de Ecatepec, considerado uno de los más grandes, con aproximadamente 1.6 millones de habitantes utilizan el transporte público para salir del municipio e ir hacia la ahora Ciudad de México ya sea para trabajar, para asistir a la escuela, para cubrir las diversas actividades de su vida cotidiana.

El transporte colectivo es uno de los más utilizados en la Zona Metropolitana del Valle de México. En el 2015 se desarrolló un estudio realizado por la ONU, este estudio es un reporte de movilidad nacional urbana en México. Se retoman algunos datos del INEGI del año 2007 en los cuales se dice que hay aproximadamente 21.6 millones de viajes realizados en Microbuses y Combis esto corresponde al 44% y hay un 11% que corresponde a los viajes que se realizan en taxis.³

Sin duda alguna, la expansión urbana, o la mancha urbana como se diría en la Sociología Urbana, ha ido aumentando; esto ha afectado la movilidad de la sociedad y por lo tanto el aumento del requerimiento de transporte tanto privado como público con mayor calidad, rapidez, etc. El reporte realizado por la ONU menciona lo siguiente:

³Recuperado de
<http://www.onuhabitat.org/Reporte%20Nacional%20de%20Movilidad%20Urbana%20en%20Mexico%202014-2015%20-%20Final.pdf>

“Mientras los desplazamientos en medios de transporte privado⁴ se disparaban, los sistemas de transporte público evolucionaron lentamente en términos de tamaño y renovación de su flota, los modelos de operación y administración se estancaron y disminuyó progresivamente la calidad en el servicio, por lo que al avanzar el proceso de expansión urbana, los problemas de movilidad crecieron de manera exponencial al igual que el rechazo de las y los usuarios que generalmente lo califican de malo, lento, peligroso, deteriorado y como un sinónimo de pobreza.”⁵

Frente a la necesidad y el crecimiento poblacional, y de movilidad, el transporte público ha tomado diversas alternativas, y entre ellas está el otorgamiento de las concesiones por parte de los gobiernos del Estado de México y del Distrito Federal. El reporte de la ONU menciona lo que se realizó para permitir una movilidad mayor, rapidez y de mejor calidad, principalmente para la población de los municipios del Estado de México:

“En cuanto a la administración del servicio de transporte público en los municipios, las autoridades estatales otorgan concesiones individuales (a personas que pueden ser dueñas de varias unidades, esquema conocido como hombre-camión) que se organizan en torno a la ganancia diaria del dueño (cuenta) o sueldo del conductor.”⁶

Con la implementación de más transportes también ha ido incrementando la inseguridad. El sistema de transporte ha sido ineficiente y precario y demás situaciones como lo menciona en el Reporte de la ONU:

⁴ El término “privado”, en este contexto, entendamos que se refieren a los transportes como las Combis, Microbuses, Taxis, pero no pertenecientes a las Rutas y a las Organizaciones Gubernamentales, sino de las personas que compran las unidades y por transporte publico hablamos del Metro, Metrobús, Mexibus, e incluso de aquellas combis que si poseen placas de servicio público otorgadas por la Secretaria de Movilidad del Estado de México o por el D.F. y por asociarse a las Rutas.

⁵ Recuperado de

<http://www.onuhabitat.org/Reporte%20Nacional%20de%20Movilidad%20Urbana%20en%20Mexico%202014-2015%20-%20Final.pdf>

⁶ Ibidem

“Este sistema se caracteriza por una competencia feroz por el pasaje, inseguridad (en un 43% de las 1,023 muertes por atropellamiento ocurridas en 2011 en la Ciudad de México, están involucrados microbuses (Díaz, 2014), sobrecupo, nula interconectividad, paradas discrecionales y repentinas para el ascenso y descenso de pasaje, invasión de rutas, bajas velocidades, conductores improvisados e invasión y deterioro del espacio público.”⁷

Siguiendo el Reporte realizado por parte de la ONU en la cuestión del hábitat, mencionan que las grandes urbes son las que solamente pueden hacer inversiones fuertes para que haya mejores sistemas de transportes, por decir algo como ejemplo, son las mejoras en el sistema colectivo metro, en la implementación de un mayor número de camiones de Metrobús y Mexibús, que esto se podría entender que se aplican para las avenidas centrales de cada municipio, o delegación y en una inversión más pequeña o menos significativa se hacen aportaciones para los transportes concesionados como lo son en los microbuses, combis, taxis, etc.

De acuerdo con el estudio de la Zona Metropolitana del Valle de México se dan diferentes estadísticas basadas en información generada por el INEGI en el año 2007, utilizadas para el estudio del año 2014 – 2015, y también mostraremos las cifras dadas por el Gabinete de Comunicación Estratégica (organización que se encarga de realizar y aplicar herramientas para la captación de información basada en la opinión de la población para generar estrategias de cambio a las problemáticas que se encuentran) que realizó una encuesta sobre el Sistema de Transporte Mexicano pero a nivel Nacional.⁸

Lo expuesto en el Reporte de la ONU respecto a la ZMVM, basados en INEGI, menciona lo siguiente:

- “El 29% de los viajes realizados en la ZMVM se llevan a cabo en automóviles privados”, es decir, son personas que poseen un automóvil que

⁷ Ibidem

⁸ Recuperado de <http://gabinete.mx/>

les permita moverse de un municipio a otro o de un municipio a la Ciudad de México.

- El 60.6% de los viajes se realizan en transporte público concesionado de baja capacidad por ejemplo microbuses, combis, taxis, etc.
- El 8% de los viajes se realizan en Transporte como el Metro, Metrobús, Tren Ligero, y Trolebús, que son considerados como transporte masivo en México.
- Y con una cifra más pequeña localizamos que el 2.4% de los viajes se realizan en bicicleta y motocicleta”.⁹

Como ya lo veníamos mencionando acerca de la gran importancia del transporte colectivo, concesionado, ahora vemos que ha sido el principal medio utilizado para la movilidad social.

Respecto al estudio realizado por el Gabinete de Comunicación Estratégica (GCE), en el año 2015 los resultados dados son también muy significativos para el transporte público concesionado:

- “72 personas de cada 100 son transportadas por el servicio público en México.
- El 55% de las personas que casi a diario viajan en Autobús, Microbús, Combi, Taxi, Mexibús, Metrobús, se siente satisfecha con el servicio que se brinda.
- 27 personas de cada 100 de los 600 encuestados vía telefónica mencionan que no utilizan el Transporte Publico
- El 39.9% de las personas encuestadas utiliza el Autobús, y le sigue el Microbús con el 28.8%.
- El taxi es usado por 8.9%, el Metro 8.6%, combi 7.6%”.¹⁰

⁹Recuperado de <http://www.onuhabitat.org/Reporte%20Nacional%20de%20Movilidad%20Urbana%20en%20Mexico%202014-2015%20-%20Final.pdf>

¹⁰ Recuperado de <http://www.e-consulta.com/nota/2015-08-10/sociedad/mas-del-50-de-mexicanos-viaja-en-transporte-publico-diariamente>

En cuanto a la movilidad social a la semana, la GCE aporta los siguientes datos:

- “Más de un cuarto de la población, 26.2%, se sube a un camión o taxi los siete días de la semana, en tanto que 15.6% los usa cinco días, 12% los emplea tres veces, 11.8% viaja en ellos seis ocasiones semanalmente, 11.4% dos y 10.6% se traslada una vez.”¹¹

La encuesta realizada por el GCE también arroja los datos sobre cuáles son las actividades que la sociedad mexicana realiza que son motivo para utilizar los diferentes medios de transporte y son las siguientes:

- | | |
|-----------------------------------|-------------------|
| • “Para ir al trabajo | 40.8% |
| • Hacer compras para el hogar | 29.0% |
| • Ir a la escuela | 13.3% |
| • Realiza actividades recreativas | 3.9% |
| • Ir al médico | 2.8% |
| • Viajar | 1.3% |
| • Visitar a la familia | 1%” ¹² |

Queda claro que el transporte es fundamental en la vida de la sociedad; que ante la falta de oportunidad para adquirir un automóvil y con el aumento del precio a la gasolina, la sociedad tiende a utilizar para todas sus actividades el transporte público y en mayor cantidad el servicio público concesionario.

Por último, un artículo del periódico el Financiero publicado en 2014, nos señala cómo el servicio público es ocupado hasta por más de tres veces al día por personas que viven en el Estado de México para trasladarse a la Ciudad.

¹¹ Recuperado de <http://www.e-consulta.com/nota/2015-08-10/sociedad/mas-del-50-de-mexicanos-viaja-en-transporte-publico-diariamente>

¹² Ibidem

“Los habitantes del Estado de México que usan el transporte público para venir diariamente a la capital del país utilizan en promedio cuatro medios de transporte diferentes para llegar a su destino.”¹³

Con los cambios que ha habido en cuanto al aumento del precio del transporte público en las periferias de la ZMVM; se ha impulsado a que las personas prefieran adquirir un automóvil, aunque esto traiga como consecuencia adquirir una deuda a varios años, pero que es proporcional a lo que gastan diariamente en transporte público. Pero además surgen también otras consecuencias como el deterioro ambiental.

“El Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP, por sus siglas en inglés) y la asociación civil El Poder del Consumidor alertaron que las complicaciones de su uso y el elevado costo del transporte público en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) incentivan a un uso disparado del auto particular, lo que contribuye a la congestión vehicular y la contaminación del aire.”¹⁴

Las organizaciones dieron el siguiente comentario acerca del crecimiento en la compra de automóviles, haciendo responsable incluso al gobierno de la falta e ineficiencia de políticas para el mejoramiento del transporte público:

“La falta de una política pública con visión metropolitana que se sustente en ofertar un transporte público cómodo, barato y expedito, favorece al desmesurado crecimiento del parque vehicular que se expresa en la entrada en circulación de más 250 mil automóviles nuevos al año en la ZMVM, esto representa un deterioro en la calidad de vida de los habitantes y problemas de salud por la mala calidad de aire, siendo los automóviles los principales emisores de contaminantes”.¹⁵

¹³ Recuperado de <http://www.elfinanciero.com.mx/sociedad/casi-la-mitad-de-los-mexiquenses-trabajan-en-el-df-usan-medios-de-transporte-al-dia.html>

¹⁴ Ibidem

¹⁵ Ibidem

Los datos estadísticos que se aportaron por parte de la institución y de la asociación del estudio que se realizó para la ZMVM, arrojan que hay una verdadera dificultad para trasladarse:

- “32% de los encuestados utilizan dos transportes para ir a la Ciudad.
- 39% de los encuestados utilizan más de cuatro transportes para ir a la Ciudad.
- El 83% de los encuestados utilizan el Metro para recorrer gran parte de la ZMVM.”
- EL 77% de los encuestados utilizan las Combis como medio para salir de las periferias de la ZMVM para ir al Centro de la Ciudad.
- Sólo 8% utilizan bicitaxis, 7% bicicleta propia y 4% por ciento el sistema Ecobici.
- Un 20% de los pasajeros de transporte público tardan entre dos y tres horas, pero hay un 8% que tarda más de tres horas al día en transportarse.
- Sobre el gasto, el 7% de quienes viajan en transporte público al DF usan más de 100 pesos en el viaje diario; 23% se gasta entre 51 y 100 pesos, mientras que el 49% se gasta entre 26 y 50 pesos.”¹⁶

Como conclusión por parte de la asociación y la institución: “Las organizaciones hicieron un llamado a las autoridades para crear condiciones preferenciales para el transporte público de calidad, en vez de impulsar falsas soluciones como los segundos pisos y autopistas urbanas que a corto plazo terminan agravando los problemas mencionados.”¹⁷

Como lo vemos en los tres casos, desde el año 2007, a nivel tanto Zona Metropolitana y Nacional efectivamente vemos cual es la importancia del transporte público concesionado. Son notorios los altos porcentajes de utilización del transporte concesionado por parte de toda la sociedad, pero esto ha sido por el

¹⁶ Ibidem

¹⁷ Ibidem

crecimiento de la misma y que ha terminado viviendo en las periferias de la ZMVM y que por necesidades, como las que ya se expusieron como ir a trabajar, a la escuela, etc., se tienen que movilizar hacia la Ciudad.

La alta ocupación de las combis o microbuses aumenta por la sobrepoblación existente en los municipios. Para ir a la ciudad necesitan salir del municipio para ocupar otros medios de transporte como el metro, metrobús, mexibus, etc. o incluso que las unidades de servicio público sean el transporte central para ir a la ciudad sin necesidad de utilizar otro medio.

El propósito de esta investigación es recuperar este tema, el transporte de manera general, pero en específico de las Rutas y de las malas condiciones que existe por ser un trabajo atípico, pero que concentra un gran problema sociológico no solo del trabajo, sino también urbano, político e incluso ambiental, por la falta de políticas y de estrategias para mejorar la calidad del transporte y por lo tanto de la movilidad social.

CAPÍTULO II.

CONDICIONES LABORALES Y SALUD.

❖ CONDICIONES LABORALES EN TRABAJOS ATÍPICOS

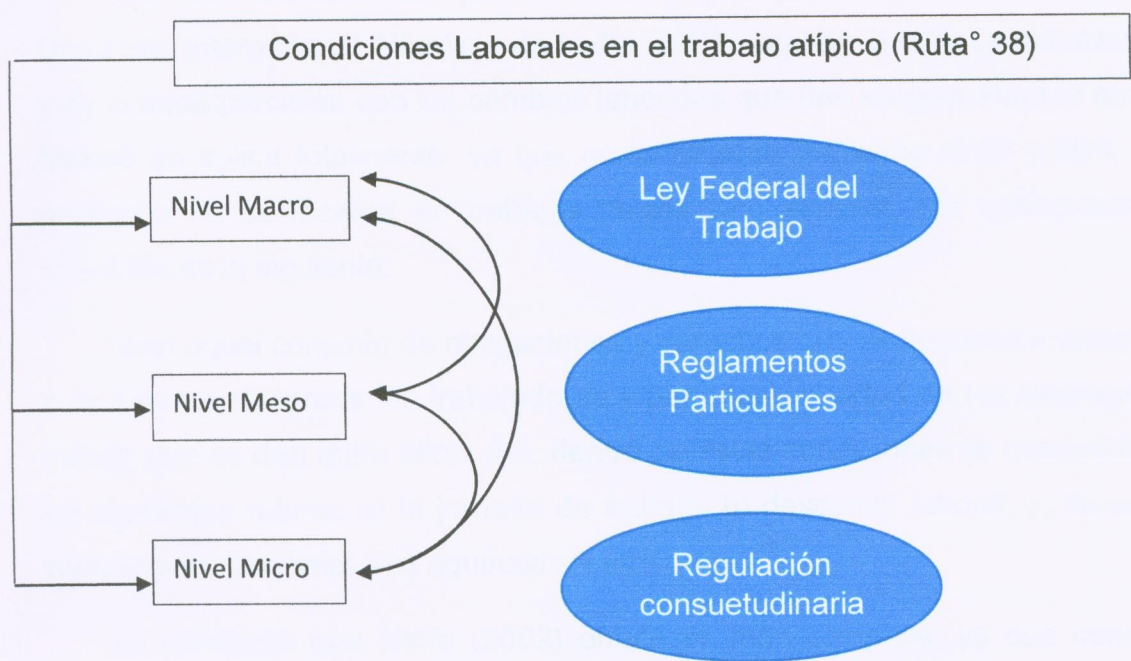
En este apartado no hablaremos de cuáles son las condiciones laborales de los trabajos atípicos, sino de la falta de precisión en la construcción y definición de las condiciones laborales en los trabajos atípicos. En la investigación empírica notamos que las condiciones laborales se presentan no como algo que sea proveniente de un contrato sino como algo que se crea, que se configura en el diario vivir y en la labor de los choferes y que, aunque no están reguladas las condiciones existen, se perciben, pero que a costa de ser un empleo atípico los choferes sufren la inseguridad, el riesgo social y de salud. Lo que se busca es que se configuren **trabajos decentes**, como lo señala la OIT, y no inseguros a pesar del tipo de trabajo que sea típico o atípico, dándole un mayor peso al área de la salud como uno de los principales focos de baja atención por parte de las autoridades.

Las condiciones laborales en el caso específico de la Ruta a estudiar se configuran a partir de tres niveles de regulación (que van desde lo Macro, Meso y Micro). No hay como tal estudios que abarquen esta temática en los trabajos atípicos, pero a partir de la información, teoría y de los resultados del trabajo de campo da como resultado que las condiciones laborales en la Ruta emergen de las condiciones marcadas por la Ley Federal del Trabajo (Nivel Macro) , los reglamentos particulares que surgen en la misma organización de tolerados, es decir, de la Ruta (Nivel Meso) y por último, un punto de gran importancia como lo es la Regulación consuetudinaria (Nivel Micro).

Aunque hay una cierta clasificación en los niveles, hay relación para configurar las condiciones de trabajo, ya que esas condiciones no solamente provienen de la Ley Federal, o de lo establecido por la Ruta, sino que hay una

interconexión del reglamento consuetudinario que surge de la interacción con los usuarios, con los otros choferes, con la Ruta y con lo establecido por medio de la ley, es decir, la interacción de los trabajadores con el nivel macro y meso. (Véase el esquema I)

Esquema I



Antes de dar explicación al esquema ya señalado, precisaremos en definir el concepto de condición laboral. Posteriormente se denotará la particularidad de cada uno de los niveles y cómo por medio de la interconexión entre los niveles se constituyen las condiciones laborales en el trabajo atípico en el caso particular de la ruta de transporte público.

La definición sobre el concepto de condiciones laborales no ha recibido una actualización ya que solamente engloba, en el caso de la Ley Federal del Trabajo, ciertos rubros, pero dando prioridad a los trabajos que se encuentran reguladas por un contrato colectivo o alguna otra forma de contratación que no forma parte de los trabajos atípicos. Como consecuencia de esto no hay una atención especial para aquellos trabajos que no cumplen con las mismas características, no ha sido

estudiado y por este motivo no hay una definición clara de las condiciones laborales para el caso del tipo de trabajo que estamos estudiando, por lo que se presentó el esquema anterior tanto para definir las condiciones laborales, así como entender cómo se llegan a presentar en la vida de la población laboral.

Las dos definiciones que a continuación presentaré, retomada de la University International Atlantic y de Neffa (2002), repiten la falta de actualización, y de la poca precisión con los cambios laborales que han surgido. Para el caso de México no aplica totalmente, ya que como recordemos entre el 60 y 65% de la población no se localiza en trabajos típicos sino atípicos; por consiguiente, la definición es la siguiente:

“Son aquel conjunto de obligaciones y derechos que se imponen mutuamente y de manera recíproca los trabajadores y patrones en virtud de las relaciones de trabajo que se dan entre ellos. Así, dentro de estas condiciones se comprenderán los siguientes rubros: a) la jornada de trabajo; b) descanso laboral; c) derecho a vacaciones, d) salario, y e) aguinaldo, entre otras.”¹⁸

La definición que Neffa (2002) ofrece es más completa, ya que considera otros factores relacionados con el ambiente laboral pero continua sin aplicar para el caso de los trabajos atípicos:

“En el medio ambiente de trabajo [...] (riesgos físicos, químicos y biológicos, factores tecnológicos y de seguridad y complementariamente los riesgos originados por catástrofes naturales y desequilibrios ecológicos) y de las condiciones de trabajo (contenido y organización del trabajo, duración, configuración del tiempo de trabajo, los sistemas de remuneración, la ergonomía, la transferencia de tecnologías, el modo de gestión de la fuerza de trabajo, las posibilidades de participar) [...]”

(Neffa, 2002, citado por Galindo, 2016)

¹⁸Recuperado
<http://cursos.aiu.edu/Derecho%20del%20Trabajo/PDF/Tema%204.pdf>

Por tanto, es necesario desarrollar una definición que se pueda aplicar para la población mexicana y para aquellas sociedades que se encuentran en situaciones similares a la de nuestro País. Para ello, daremos paso a explicar el esquema expuesto anteriormente.

➤ NIVEL MACRO: LEY FEDERAL DEL TRABAJO

Las condiciones laborales establecidas por el Gobierno Mexicano en la Ley Federal del Trabajo mencionan lo siguiente:

“La legislación mexicana garantiza condiciones de trabajo basadas en el principio de igualdad sustantiva entre mujeres y hombres, y sin que puedan establecerse diferencias y/o exclusiones por motivo de origen étnico o nacionalidad, edad, discapacidad, condición social, condiciones de salud, religión, opiniones, preferencias sexuales, condiciones de embarazo, responsabilidades familiares o estado civil.”¹⁹

Las condiciones laborales, por lo tanto, estarían destinadas a cualquier persona, no intervienen asuntos personales, sino que son para aquellas personas que realicen alguna labor o trabajo en favor de la economía nacional.

La Ley Federal del Trabajo, mediante la cual se desarrollan las condiciones laborales en México, involucran los siguientes puntos:

- Contratos: fungen como documentos en los cuales se establecen los derechos y obligaciones de los trabajadores y empleadores. Hay tres tipos de contrato: individual, colectivo y de ley.
- Salario: es la retribución que se da por parte de la Empresa o Patrón al trabajador por su labor.
- Jornada de Trabajo: se establecen tres tipos de jornada laboral: Diurna (8 horas) Mixta (7 horas y 30 minutos), Nocturna (7 horas). Hay otros tipos de jornadas laborales en las cuales sea el caso se paga doble o al triple.

¹⁹ Recuperado de <https://www.gob.mx/derechoslaborales/articulos/condiciones-de-trabajo>

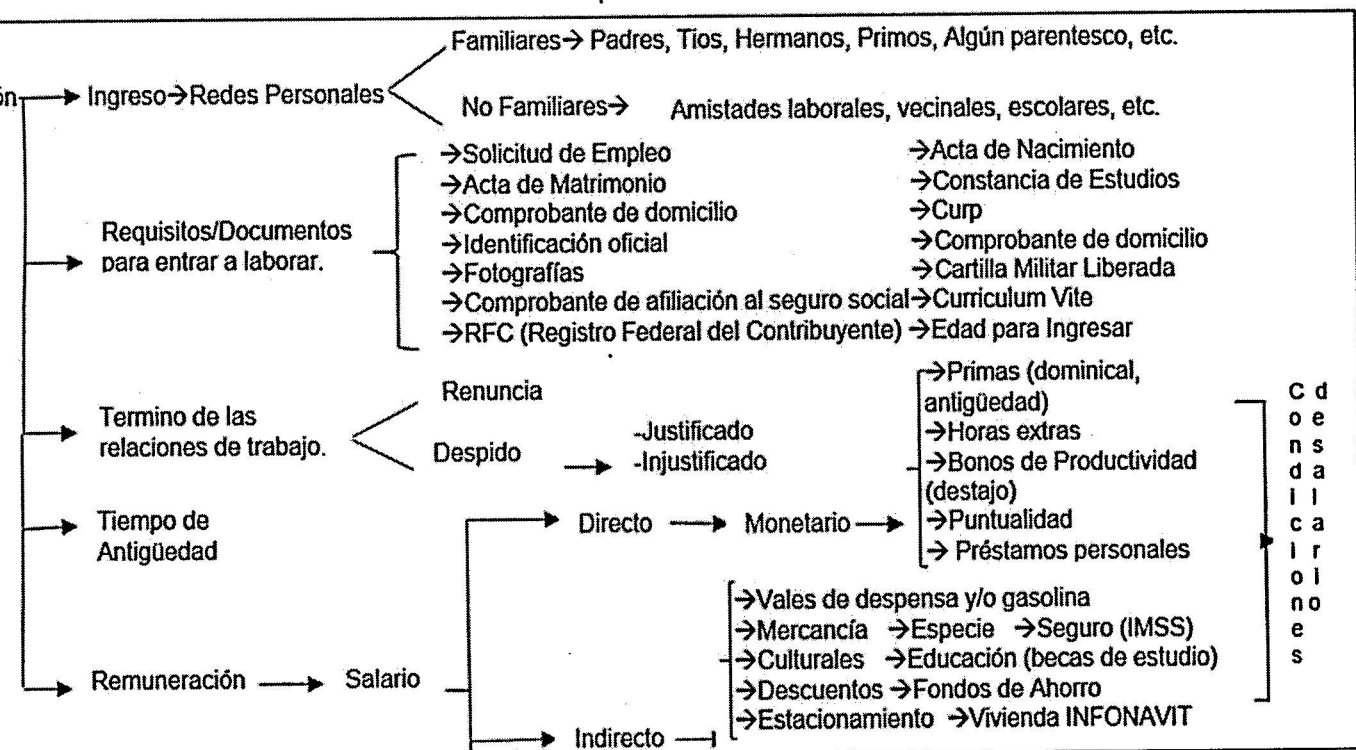
- Aguinaldo: el trabajador debe recibir como mínimo 15 días de salario antes del 20 de diciembre. En dado caso de que no se labore todo el año se paga la parte proporcional y también se recibe, aunque ya no se esté laborando en el lugar de trabajo.
- Vacaciones y Prima Vacacional: el trabajador tiene derecho a 6 días de vacaciones después de laborar 1 año completo. Posteriormente cada año se le irán agregando 2 días hasta acumular 12 días de vacaciones, después de acumularlos se acumularán 2 días cada 5 años. Además, el trabajador debe de recibir su salario más un 25% extra los días de vacaciones
- Descanso: el trabajador tiene derecho a 1 día de descanso por cada 6 días de trabajo. El día que el trabajador labore en su día de descanso se le pagará al doble de su salario. Si se labora en domingo se le debe de pagar un 25% adicional, a esto también se le conoce como prima dominical.
- Finiquito: es cuando termina la relación laboral entre el trabajador y el patrón. Al trabajador por ley le corresponden: pago de los días trabajados del mes, parte proporcional del aguinaldo, las vacaciones no pagadas durante su labor en el lugar de trabajo, prima vacacional, prima de antigüedad y algunos otros pagos que sean establecidos en el contrato de trabajo.
- Reparto de Utilidades: es un derecho que adquieren los trabajadores por la producción de utilidades de la empresa. Es un pago adicional al salario cuando se presentan ganancias en un año.
- Antigüedad y Ascensos: los trabajadores que tienen mayor antigüedad deben de tener mayor preferencia en las oportunidades laborales.
- Apoyo para los Estudios: la empresa o el patrón tiene la obligación de apoyar la preparación para los trabajadores y sus hijos.
- Crédito Infonacot: para adquirir el crédito FONACOT, es necesario tener más de 18 años, ser empleado, tener de 1 año a 3 mínimos en el mismo trabajo y que la empresa está afiliada.
- Seguridad e Higiene: el trabajador debe de contar con un ambiente laboral óptimo en el cual no adquiera alguna enfermedad o sufra un accidente. La

empresa o el patrón debe de dar el equipo de trabajo necesario para la protección de su trabajador. Este es un tema clave en la definición de las condiciones de trabajo.

- Capacitación y adiestramiento: la empresa o el empleador tiene la obligación de enseñar las técnicas y estrategias de trabajo a sus empleados para que desempeñen una buena función laboral.²⁰

De acuerdo con la información recuperada²¹, las condiciones laborales que señala la Ley Federal del Trabajo parten de tres divisiones, las cuales abarcan con mayor profundidad el tema y son los siguientes: a) Circulación, b) Estructura Administrativa Interna y c) Producción y Ergonómicos. Cada división precisa las condiciones laborales de cada trabajador al ser parte de una empresa y se señalan en los siguientes esquemas: (Véanse esquemas 2, 3 y 4)

Esquema 2



<https://www.gob.mx/derechoslaborales/articulos/condiciones-de-trabajo>

²¹ La información que se señala en los tres esquemas es recuperada de una tesina de Sociología de la Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa, publicada en el año 2016, y lleva el título de “Migración, condiciones de trabajo e identidad ocupacional, en la manufactura. Estudio de caso en la empresa “la palma de oro”.

Esquema 3

estructura Administrativa
na

→ Tipo de Contrato

Palabra

Escrito (Formal)

→ Capacitación y Adiestramiento

→ Jornada/Horario de Trabajo

Diurna

→ 6 am. - 20 pm.

Nocturna

→ 20 pm. - 6 am.

Mixta

→ Comprende jornada diurna y nocturna

Trabajo extraordinario → No excede las 9 hrs/sem y 3 hrs diarias

→ Tiempo de descanso entre jornadas → Media hora por lo menos durante la jornada laboral

→ Días de descanso semanal → Por cada 6 días de trabajo, un día de descanso
(procurando que sea el domingo)

→ Días de descanso obligatorio/asueto

-1° de Enero -5° de Febrero -21° de Marzo -1° de Mayo
-16° de Sept. -20° de Nov. -1° de Dic. -25° de Dic.

→ Vacaciones

Por año de servicio los trabajadores disfrutaran de vacaciones pagadas, no menores a seis días.

Después del cuarto año, el período de vacaciones se aumentará dos días por cada cinco de servicios.

→ Aguinaldo → Se proporciona anualmente antes del 20 de diciembre (equivale a 15 días salario)

→ Utilidades → Debe efectuarse dentro de 60 días, después del pago del impuesto anual

→ Sindicato

Sindicalizados

No sindicalizados (Trabajadores de confianza)

Esquema 4

Producción y Ergonómico,	→ Características estructurales → *Ubicación *Dimensión *Construcción *Imagen Social *Diseño de los centros de Trabajo y de los espacios de esparcimiento. → Condiciones ambientales de Trabajo: Ruido, Vibraciones, Radiaciones, Temperatura, Ventilación → Higiene y Seguridad ----- * Higiene: Limpieza, Regaderas, Vestidores, Sanitarios, Casilleros, Depósitos de basura, Lavabos, etc. * Seguridad: Avisos de seguridad, Áreas de seguridad, Salida de emergencia Equipo contra Incendios, Reglamento Interno. → Equipo/Herramienta de trabajo ----- *Protección: Cabeza, Oídos, Cara, ojos, Vías respiratorias, Manos * Uniforme * Calzado * Herramientas para maniobrar → Puesto de Trabajo: Autonomía, Monotonía, Cualificación, Responsabilidad → Tareas: Carga de trabajo, física, mental, dinámica, Intensidad, psicosocial → Asp. Ergonómicos.
--------------------------	--

➤ NIVEL MESO: REGULACIÓN PARTICULAR

Principalmente, puntualizaré que no hay como tal un documento oficial por parte de la Ruta que exponga las reglas que se manejan en este espacio laboral. A falta de una organización administrativa e incluso logística en la Ruta no se ha establecido oficialmente el reglamento interno; sin embargo, los choferes siguen un cierto patrón de conducta, responsabilidades, obligaciones y beneficios que se señalan por parte del presidente de la Ruta en el momento en el que los choferes se convierten en socios de la empresa, es decir, en concesionarios.

En el momento en el cual los choferes se vuelven concesionarios, el presidente, por medio de una pequeña junta menciona de manera general algunas de las reglas que se deben de seguir.²² Esas reglas señaladas y las que se

²² En el capítulo III exponemos las reglas que por parte del presidente son señaladas como las más importantes en la Ruta, y que, aunque no hay un documento que las expida, se señalan al ingreso de los trabajadores a la Ruta.

encuentran en el apartado VI (que solamente trata el tema de choferes y transporte público) forman parte de la regulación particular en este trabajo.

En el nivel macro nos concentramos en lo más general, la configuración de las condiciones laborales, tomando como referencia la Ley Federal del Trabajo. Ahora, en el nivel meso podremos ir particularizando y lo haremos retomando el apartado VI para ir comprendiendo este entramado de relaciones regulatorias que permiten que se configuren las condiciones laborales en este trabajo atípico.²³

○ **APARTADO SEXTO: Trabajo de Autotransportes**

Los artículos que abarca este apartado son desde el 256 al 264 de la LFT y a continuación haré una pequeña síntesis de los artículos señalados²⁴:

Artículo 256: Los actores que son mencionados en este apartado y por lo tanto beneficiados en tanto establecer sus derechos, obligaciones, responsabilidades, son los que presentan servicios en los autotransportes de servicio público de pasajeros, carga, mixtos, los cuales utilicen autobuses, camiones, camionetas e incluso automóviles y también para aquellos que son propietarios o permisionarios de los vehículos.

Artículo 257: Este punto va enfocado hacia el salario de los trabajadores en este servicio. El salario se fija por día, viaje, boletos vendidos, por circuitos o kilómetros por lo tanto la cantidad también es fija. Sin embargo, el ingreso en ningún caso de estas modalidades de trabajo podrá ser inferior al salario mínimo.

Si el salario se fija por viaje, en dado caso de que haya una prolongación o retardo dentro de la normalidad del viaje el conductor tiene derecho a un aumento proporcional. En cambio, si el viaje se abrevia no se puede reducir el precio o cantidad establecida a pagar.

²³ Recuperado de <https://mexico.justia.com/federales/leyes/ley-federal-del-trabajo/titulo-sexto/capitulo-vi/>

²⁴ Realizaré una recopilación de los artículos mencionados en la LFT, desde el artículo 256 al 264.

En el caso de los transportes urbanos, que trabajen bajo la modalidad de circuitos, si se llegara a interrumpir el servicio los trabajadores tienen derecho a que se les pague su salario.

Artículo 258: Para ciertas modalidades, para fijar el salario de los días de descanso, se deberá de aumentar un 16 % el salario que perciban por el trabajo que se realiza durante la semana.

Artículo 259: Se habla acerca del salario que se debe de obtener, en algunas modalidades, en vacaciones o en indemnizaciones.

Artículo 260: Los propietarios de los vehículos, concesionarios o permisionarios también conllevan las obligaciones, responsabilidades y derechos en cuanto a la relación laboral y de la ley.

Artículo 261: Para los trabajadores del servicio de transporte publico queda prohibido lo siguiente:

- I. El uso de bebidas alcohólicas durante la ejecución del servicio y doce horas anteriores.
- II. Utilización de narcóticos o drogas enervantes dentro o fuera de su jornada laboral, sin prescripción médica. Si el trabajador necesita consumir alguna droga se lo debe de hacer saber antes al patrón y presentarle la prescripción médica.
- III. Cargar pasaje fuera del circuito establecido por la Ruta, Empresa, Organización, etc.

Artículo 262: Se deben de cumplir con las siguientes obligaciones especiales:

- I. Tratar al pasaje con respeto, precaución, ser atento.
- II. Realizar los exámenes médicos que se establezcan en las leyes y normas de trabajo.
- III. Mantener en buen estado la unidad vehicular y ante cualquier desperfecto atenderlo inmediatamente.

- IV. Si la unidad se descompone durante el viaje se deberán de realizar las reparaciones de emergencia con las herramientas y refacciones que se dispongan, si no se resuelve la problemática y puede continuar circulando, conducir hasta el poblado más cercano y atender inmediatamente el desperfecto.
- V. Atender los reglamentos de tránsito y las indicaciones señaladas por las autoridades a las que se está sujeto.

Artículo 263: Los que son empleadores también deben de cumplir con los siguientes puntos:

- I. En cuanto a la modalidad de transportes foráneos, el patrón debe de pagar los gastos de hospedaje y de alimentación de sus choferes cuando se prolonguen los viajes.
- II. Hacer las reparaciones correspondientes a los vehículos para el buen trabajo y la seguridad de los trabajadores y usuarios en general.
- III. Proveer de las herramientas y refacciones necesarias para una emergencia.
- IV. Conocer los reglamentos de tránsito sobre el funcionamiento y seguridad de los vehículos.

Artículo 264: Las causas de anulación de contrato o de trabajo puede darse bajo los siguientes puntos:

- I. No realizar los viajes sin causa justificada y será de consideración cuando se mencione que el vehículo no reúne con las condiciones de seguridad necesarias para cuidar la vida de los trabajadores y usuarios.
- II La disminución del volumen de ingresos, a menos de que sea bajo causas justificadas.

Hemos abarcado ya dos niveles, los cuales se interrelacionan completamente ya que desarrollan, por decirlo de esta manera, la parte oficial de la regulación y el establecimiento de las condiciones laborales en la Ruta, pero se vuelve particular en el momento en el que intervienen las bases que establece el presidente de la

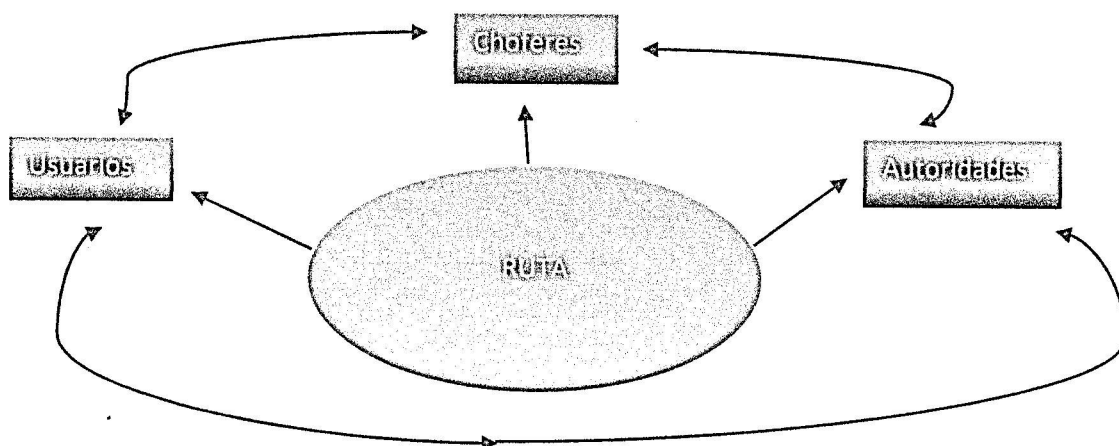
Ruta en cuanto a la regulación interna, la cual se mostrará en el capítulo tres de esta investigación. Pero ahora pasaremos a hablar de la regulación consuetudinaria que forma parte de uno de los factores más importantes para la formulación del trabajo en la Ruta.

➤ **NIVEL MICRO: Regulación Consuetudinaria**

Al comienzo de este capítulo mencionaba que las condiciones laborales en la Ruta, como en todo trabajo, están presentes; sin embargo, no se encuentran establecidas de manera oficial, ya que el tipo de trabajo es atípico y no hay una atención regulativa a pesar de que las concesiones son entregadas de manera oficial por el gobierno del Estado de México. Por lo tanto, la problemática inicial es saber cómo se configuran las condiciones sociales en la Ruta y es por lo que hemos hablado ya de dos de los niveles que intervienen en este proceso y ahora explicaremos el tercer nivel, en el cual la mayor participación la poseen los choferes como sujetos que crean en su diario laborar las condiciones laborales de su empleo.

Hablar de una regulación consuetudinaria es hablar de la intervención oficial de las normas que pueden establecer los choferes en cuanto a su trabajo, de la participación de los usuarios como actores sociales que tienen un papel central en ser considerados en las decisiones normativas del trabajo en la ruta, así como la pertinencia de las autoridades que laboran en la ruta para el funcionamiento adecuado y organizado que debe de conllevar. Los actores ya mencionados son los participantes de algo que podríamos llamar Comunidad de trabajo. (*Véase el esquema 5*).

Esquema 5



En el ámbito del derecho, como la disciplina en la que se establece la regulación o normas consuetudinarias, es necesario acudir a algunas definiciones para seguir explicando cómo es este nivel dentro de la configuración de las condiciones laborales en la Ruta. Algo que hay que denotar, es que la interrelación entre choferes, autoridades y usuarios es muy importante para la construcción oficial (ya que es por medio de una comunidad) de las reglas de trabajo.

Las reglas consuetudinarias surgen a partir de la misma sociedad, en este caso, de los trabajadores, como consecuencia de un posible mal funcionamiento dentro de su actividad laboral. Se implementan diversas normas y reglas para el mejor funcionamiento de su trabajo, en atención de los usuarios, una mejor relación con las autoridades de la Ruta y los compañeros de trabajo. Si se determinan las reglas y normas y continuamente se aplican, convirtiéndose en parte de la cultura laboral y costumbre por la comunidad de trabajo se vuelven totalmente oficiales. Una definición que se acerca a esta explicación es la proveniente de la Enciclopedia Jurídica:

“La norma consuetudinaria o costumbre es, pues, norma de conducta que, observándose con conciencia de que obliga como norma jurídica, es tan obligatoria como la contenida en un texto legal. El origen de la norma consuetudinaria o costumbre jurídica se encuentra en los usos o prácticas

sociales; cuando la comunidad considera que el incumplimiento de un uso hace peligrar el orden convivencial, se transforma el uso en norma consuetudinaria. Por esto se ha dicho que la costumbre jurídica es la norma creada e impuesta por el uso social. Para que la costumbre sea jurídica es preciso que sea un uso social continuado y uniforme, que sea racional y que sea observado con la convicción de que se trata de una norma obligatoria.”²⁵

Cuando no hay reglas establecidas de manera oficial, en este caso la Ruta que no transmite las normas que se deben de seguir, es decir, que no están escritas, los choferes llegan a las reglas consuetudinarias como solución.

Al tener reglas que cumplir de manera continua se convierten en obligatorias por aquellos que pertenecen a la misma comunidad; son funcionales y determinan la conducta de los choferes, la organización de la Ruta, buenas relaciones laborales. Estas reglas surgen por la necesidad que puede presentar la comunidad laboral, la enciclopedia jurídica menciona lo siguiente:

“Se forma insensiblemente por el uso, la repetición inveterada de los mismos actos, que poco a poco van adquiriendo cierto carácter de obligatoriedad al convertirse en exigencias colectivas. Cuando una costumbre llega a imponerse en una sociedad y a ser considerada como una necesidad jurídica, se transforma en derecho consuetudinario.”²⁶

La regulación consuetudinaria, se interioriza en los sujetos, y se comparte por medio de los actos sociales realizados por los trabajadores. No se da por medio de un documento escrito. Por lo tanto, se convierten en costumbre y por el tiempo en el cual han sido realizados se vuelen oficiales, las reglas consuetudinarias se forman en el diario vivir, y son parte de la subjetividad de los trabajadores.

Las normas se formulan a partir de la costumbre o de los actos repetitivos; sin embargo, hay condiciones o características que tienen que aparecer para que la costumbre pueda configurarse en reglas consuetudinarias. Dirían algunos

²⁵ Recuperado de <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/derecho-consuetudinario/derecho-consuetudinario.htm>

²⁶ Ibidem

autores en un archivo sobre el derecho consuetudinario, que hay algunos requisitos que deben de concurrir en las costumbres para que tenga fuerza o sea oficial que en qué se debe de cumplir, es decir, que tenga un sentido de Obligación para la comunidad. Los requerimientos son los siguientes:

- El tiempo: es indispensable que toda costumbre haya sido observada durante un cierto periodo de tiempo. Un tiempo suficientemente largo en el cual pueda verse esa costumbre como algo totalmente establecido y consolidado para ser oficial. De no ser así, puede dar lugar a graves conflictos.
- Uso constante: la costumbre es expresión de voluntad de aquellos que la poseen, está en la conciencia de aquellos que la practican continuamente y no se puede dar lugar a dudas, interrupciones, incertidumbres de ningún género. El uso de la costumbre debe de ser uniforme y persistente, que no tenga vacilación.
- Uso público: uno de los requisitos más importantes es que se requiere que la costumbre sea pública. Cuando los actos son públicos y se repiten sin ningún tipo de protesta es totalmente claro que el pueblo los lleva a cabo, están consciente de ello y son autorizados, es decir, son oficiales.²⁷

Otras características de las costumbres para después ser reglas consuetudinarias son propuestas por la enciclopedia jurídica y son las siguientes:

- Surgen espontáneamente, es decir, surgen por la necesidad que se va presentando en la comunidad, no son planeadas.
- Es de formación lenta, es decir, la comunidad en la cual se van a aplicar necesita reconocerlas, aplicarlas y consolidarlas.
- No tiene autor conocido, es decir, no hay alguien a quien se le atribuya la idea de aplicarlas puesto que es algo que nace en comunidad.

²⁷ Recuperado de http://www.mercaba.org/Rialp/D/derecho_consuetudinario.htm. Los siguientes puntos fueron revisados y utilizados de un documento del Derecho consuetudinario por el autor. F. Salinas Quijada en el año 1991.

- Es particularista, es decir, las costumbres son llevadas a cabo por aquella comunidad que las necesita. Los límites no solamente son geográficos o poblacionales sino también de carácter social ya que afectan a un grupo social en específico (comunidad laboral= grupo social)²⁸

En resumen, los tres niveles ya expuestos explican la configuración de las condiciones laborales en este trabajo atípico. La ruta es una gran comunidad, en la que participan documentos oficiales (en el sentido de que son impuestos por el gobierno mexicano) como los reglamentos (en el nivel macro con la Ley Federal del Trabajo y como es compuesto cualquier trabajo en cuestión de sus condiciones laborales y en el nivel meso con el establecimiento de las condiciones laborales correspondientes a transporte público), niveles que van de lo general a lo particular.

Uno de los puntos centrales y que tiene más peso en la regulación oficial de este trabajo es el ámbito de lo consuetudinario, permitiendo que las necesidades, las preocupaciones de los trabajadores respecto a su comunidad laboral sean solucionadas mediante la observación de su situación y la aplicación de alternativas que si se repiten y se ven resultados funcionales se convertirán en costumbres y posteriormente, con la aceptación de los trabajadores serán regulación oficial para la comunidad laboral, es decir, la Ruta. Las condiciones laborales de la Ruta como trabajo atípico se configuran a partir de los tres niveles, es una configuración día con día.

❖ SALUD EN LOS CHOFERES DE TRANSPORTE PÚBLICO

Una de las partes más importantes de esta investigación, aparte de analizar cómo es que se formulan las condiciones de trabajo en un labor atípico, es conocer que tanto daño puede causar la falta de condiciones de trabajo respecto a la salud y que tanto afecta el proceso de trabajo la salud de quienes lo llevan a cabo.

²⁸ Recuperado de <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/derecho-consuetudinario/derecho-consuetudinario.htm>

Como principal punto, la Organización Internacional del Trabajo, ha realizado estudios en los cuales mencionan el ascenso de los trabajos atípicos y las consecuencias que se presentan en la seguridad y salud en el trabajo, son las siguientes:

- Riesgos relacionados con lesiones y accidentes
- Riesgos relacionados con la salud mental y física
- Exposición a las malas condiciones y peligros en el trabajo
- Problemas de fatiga²⁹

Todos los puntos mencionados se refieren a la salud del trabajador y que por lo tanto es necesario que se generen empleos que posean condiciones adecuadas para la estabilidad humana, la buena vida del que ejecuta la labor.

Hemos de mencionar que el tema de la salud en los trabajadores, y específicamente en los choferes de servicio público no se desarrollan con frecuencia. Un ejemplo que permite apoyar esta idea es el estudio de las condiciones de salud en los trabajadores de la Ruta 100, desarrollado por Horacio Tovalín y Federico Lazcano. No había una preocupación por estudiar la salud de los trabajadores del servicio público, y ahora, en el siglo XXI podríamos mencionar que aún no hay un interés significativo por estudiar tanto los trabajos atípicos y las condiciones laborales. Los autores mencionan lo siguiente:

“Los trabajadores del transporte suman en México cerca de un millón de personas y a pesar de su importancia social y económica, sus condiciones de salud han sido poco estudiadas.”

(Tovalín y Lazcano, 1991, pág. 324)

A lo largo de esta investigación, hemos mencionado que los trabajos atípicos han ido aumentando en México, llegando a representar entre el 60 – 65% en años recientes, y que una de las causas de este crecimiento es la falta de compromiso de las autoridades con la sociedad mexicana, además del modelo económico

²⁹ Recuperado de http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/--publ/documents/publication/wcms_534518.pdf

existente. Como consecuencia, la sociedad ha tendido a trabajar en el sector servicios y una parte de la población ha decidido ser trabajador del volante trayendo otros efectos secundarios como la falta de condiciones laborales apropiadas, y afectaciones a la salud de manera preocupante. Una de las principales enfermedades es el estrés, fungiendo en algunos casos como un factor desencadenante de otras enfermedades.

Tomando como referencia el texto de “Estrés cotidiano en trabajadores del volante” realizado a choferes del estado de Guerrero en la ciudad de Chilpancingo, menciona lo siguiente:

“Los estudios sobre la salud de los trabajadores del volante y en específico del estrés en los choferes de autobuses, indican que las condiciones de trabajo se han deteriorado y se han incrementado las dificultades de su realización en los últimos años, afectando la salud de los trabajadores.”

(González et al, 2013, pág. 86)

Laborar en este tipo de trabajo, expone a los choferes a una gran variedad de enfermedades, como ya lo hemos demostrado en el trabajo de campo, en el cual informamos cuales son aquellas enfermedades que más impactan a la población de conductores. Las enfermedades que más se destacan, retomando el estudio de Horacio Tovalín y Federico Lazcano son las siguientes:

“[...] se halló una prevalencia elevada de trastornos respiratorios y neuropsiquiátricos, diarrea, miopía, hipertensión arterial, molestias urinarias, hemorroides, sordera, dolor de espalda, varices, úlcera péptica, diabetes, cardiopatías, hernias abdominales, y apendicitis. [...] irritación en los ojos, cansancio en brazos y piernas, problemas alimentarios, disminución de audición [...]”

(Tovalín y Lazcano, 1991, pág. 326)

No dejemos fuera que también se desarrollan enfermedades como la obesidad, migraña, ciática, problemas psicológicos.

Los autores del texto de “Estrés cotidiano ...” Mónica Teresa González Ramírez, René Landero Hernández, Mireya Maruris Reducindo, Pedro Cortés Genchi, Rosalía Vega Mendoza y Flaviano Godínez Jaimes mencionan algunas otras enfermedades que sobresalieron en sus estudios, aparte del estrés:

“Gastrointestinales (por ejemplo, úlceras) [...] Además, la postura en el manejo también puede causar problemas en el sistema digestivo). Musculo esquelético (ejemplo problemas de espalda baja, hombros, muñecas), debido principalmente a la postura del chofer en los asientos de los autobuses y el tiempo que pasan sentados, y a la vibración durante el manejo. Esto es una parte debida al diseño no ergonómico de la cabina y del asiento. Cáncer, debido principalmente a la exposición de emisiones de gasolina o diesel, y a la exposición de los rayos solares. Además de estos problemas generados por el estrés ocupacional, están los psicológicos (ansiedad y depresión, migraña, psicosomáticos, etc.) conductuales (consumo de sustancias como el tabaco y alcohol) y laborales (ausentismo, accidentes etc.).”

(González et al, 2013, pág. 86)

El modelo económico imperante ha producido crisis laboral en la sociedad. El aseguramiento de contar con un trabajo es mínimo, además de que las condiciones de trabajo son también escasas. El trabajo se convierte en una de las actividades más exigentes, causando en los trabajadores diversos daños fisiológicos y también psicoemocionales. En el caso de la Ruta, los choferes, durante toda su jornada laboral son expuestos a diferentes emociones sean positivas o negativas ya que están en una constante interrelación con los usuarios. Esta interrelación, inclusive, puede ser la causante de una alta cantidad de Estrés en los choferes.

Los autores del texto de “Estrés cotidiano...” se refieren a un tipo particular del estrés, llamado hiperestrés. Este concepto lo podemos definir como un estado psicológico y fisiológico, en el cual se excede la cantidad de emociones, ansiedades, preocupaciones, malestares, y puede ser totalmente dañino a la

salud, ya que el cuerpo humano no puede procesar adecuadamente toda la información que está recibiendo.³⁰

El hiperestrés está totalmente vinculado con el trabajo en los trabajadores del volante:

“Los choferes a los que les afectan las disputas, tienen casi seis veces más probabilidad de padecer hiperestrés, que aquellos a los que no les afectan. [...] reportan que la agresión verbal del pasajero hacia el conductor es uno de los estresores de mayor peso. [...] el ponerse nervioso cuando hay mucho tráfico, es una variable que mostró asociación con el hiperestrés. Cabe mencionar que otros estudios han reportado que transitar en áreas con una elevada densidad de tráfico, es un factor que produce estrés de manera importante. [...] Otra variable que mostró asociación con el hiperestrés [...] es el insomnio. Se ha reportado que uno de los efectos provocados por el estrés en conductores, son los problemas de sueño [...]. lo cual tiene como resultado otros problemas, como la concentración durante el manejo que puede ocasionar accidentes de tráfico y problemas de salud físicos y psicológicos a corto plazo”

(González et al, 2013, pág. 89)

La importancia de estudiar la salud de los trabajadores del transporte en el servicio público es el de evitar problemáticas aún mayores. La falta de atención en el tema de la salud por parte de las autoridades gubernamentales desarrolla grandes riesgos para la sociedad que utiliza como medio de transporte las unidades públicas, ya no solamente hablemos de las combis, sino también de los microbuses, taxis, metro, etc.

La población que utiliza estos medios de transporte tiene niveles de riesgo elevados de poder sufrir un accidente automovilístico. Factores como los que hemos recuperado (las diferentes enfermedades, destacando el hiperestrés)

³⁰ Recuperado de <https://www.infobae.com/2011/06/29/590518-hiper-estres-que-es-y-como-combatirlo/> y <https://www.elestres.net/tipos.html>. La definición fue construida a partir de estos dos artículos.

validan que la salud de los choferes se encuentra descuidada como lo mencionan los autores Mónica Teresa González Ramírez, René Landero Hernández, Mireya Maruris Reducindo, Pedro Cortés Genchi, Rosalía Vega Mendoza y Flaviano Godínez Jaimes (1991).

Por lo tanto, no existe un cuidado por parte de quienes otorgan las concesiones de prestar buenas condiciones laborales de salud y ergonómicas que puedan mejorar y saldar esta problemática. Desde el aspecto ergonómico, las camionetas deben de estar en condiciones que aseguren la estabilidad física del conductor, además, como observación, se deberían de implementar reglamentos que acepten ciertos tipos de camionetas adecuadas para introducirse en el transporte público para atención de los trabajadores del volante y los usuarios. Como lo demuestra el Estudio de "Seguridad y Salud para conductores de Mercancías:"

"las enfermedades que más afectan a este colectivo son las de origen cardiovascular, trastornos del sistema locomotor, enfermedades respiratorias, úlceras gástricas y una serie de alteraciones relacionadas con la falta de ergonomía en el puesto y una carga mental excesiva, que provocan problemas posturales y alteraciones del comportamiento."³¹

Como último punto, también importante, es el sedentarismo de los trabajadores de la Ruta. Aparte de que el estrés se puede considerar uno de los factores que desencadenan otras enfermedades, el sedentarismo y la falta de tiempo como de interés se convierte en otro factor desencadenante de enfermedades como el sobrepeso, la obesidad y problemas en el sistema musculoesquelético ya lo mencionan los autores de "Estrés cotidiano..."

"La población evaluada es en esencia sedentaria ya que no realiza actividad física con la frecuencia e intensidad que se requiere para mantener la salud cardiovascular, y cuando la lleva a cabo no necesariamente es adecuada y/o

³¹ Recuperado de <http://ellatinoonline.com/news/2011/jul/29/la-salud-de-los-conductores/>

técnicamente bien ejecutada, convirtiéndola en un riesgo más para la salud de las personas.”

(González et al, 2013, p. 89)

El periódico Excélsior publicó un artículo realizado por la UAM Xochimilco y los investigadores del Centro para el Fomento de la Educación y la Salud de los Operarios del Transporte Público de la Ciudad de México (Cenfes) para determinar la salud de los choferes. Un dato muy importante que aportan es que el 85% de los choferes ya sean de microbuses, taxis, o combis padecen de obesidad y que a causa de esta enfermedad los niveles de reacción al manejar disminuyen teniendo como consecuencia mayor cantidad de accidentes vehiculares. Los investigadores y la directora que ofreció la entrevista a este periódico mencionan lo siguiente:

“Esto, puede estar incidiendo en un posible incremento en el riesgo de accidentes ante la reducción de la capacidad de reacción de los operadores del transporte público concesionado y, en consecuencia, en una disminución en la seguridad de los usuarios.”³²

Debemos de tener en cuenta que el trabajo que desempeñan los choferes depende de una serie de repeticiones en un circuito ya establecido, que es poco el movimiento que pueden realizar pues la mayor parte del tiempo están sentados; su espalda, brazos, piernas, manos, están en la misma posición todo el tiempo. Es un desgaste significativo física y emocionalmente.

La directora del Cenfes mencionó que hay diversos factores que son generadores de obesidad en los choferes y son los siguientes:

“El problema con los conductores de estos servicios, tiene origen principalmente en tres factores: malos hábitos alimenticios, jornadas de trabajo

³² Recuperado de <http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2016/05/27/1095190>

que en ocasiones llegan a las 12 horas detrás del volante y poco acceso a servicios de salud pública o de seguridad social.”³³

Las malas condiciones laborales sean ambientales, ergonómicas, de salud o de seguridad social junto con el tipo de trabajo que se realiza tiene un costo fuerte para quienes lo desempeñan, disminuyendo la calidad de vida subjetiva y social pues su relación con su entorno cambia con las afectaciones que sufre durante su jornada laboral, y su vida cotidiana. Las consecuencias no solamente afectan al chofer sino también afectan a los usuarios, ya que hay una interrelación laboral.

Los autores del texto de “Seguridad y Salud para Conductores de Mercancías”, elaborado por la Fundación MAPFRE, en colaboración con el Centro de Estudios de Prevención y Salud Laboral (CEPSAL) y la Asociación de Especialistas en Prevención de Riesgos Laborales (AEPSAL) proponen algunos consejos para los choferes o conductores que se pasan una jornada larga tras el volante para evitar enfermedades y poder llevar una mejor calidad de vida frente a su trabajo. Son los siguientes:

- Se aconseja a los conductores realizar pausas, o en el tiempo libre entre circuitos, realizar estiramientos, relajar los músculos, cambiar la posición del cuerpo para evitar contracturas.
- Se aconseja realizar ejercicio físico de forma habitual, en dado caso de consumir alcohol y tabaco tratar de evitarlo o de reducir su consumo y algo totalmente primordial es cambiar los hábitos alimenticios, además de ingerir bebidas que sean sanas.
- Se aconseja que los choferes descansen, es uno de los consejo más viables y más importantes para el conductor, ya que al manejar cansado hay un alto riesgo de sufrir o de ocasionar accidentes.³⁴
- Se aconseja exigir un cuidado por parte de las autoridades y que haya una ley exclusiva para las Rutas y servicio público en las cuales intervengan

³³ Ibidem

³⁴ Recuperado de <http://ellatinoonline.com/news/2011/jul/29/la-salud-de-los-conductores/>

regularidades sobre la atención a la salud y la seguridad social de los trabajadores del volante.³⁵

Se busca que haya una mayor atención en el tema de las condiciones laborales en los transportes de servicio público, así como un interés en estudiar las afectaciones a la salud que puede enfrentar en esta labor y en cualquier tipo de trabajo, pero ahora, considero que especialmente en los trabajos atípicos, como lo hemos dicho son los trabajos que han aumentado y que puede que sean los más afectados y olvidados en cuestión de condiciones laborales. Hemos de recordar que, aunque sean trabajos atípicos, más personas están involucradas y por lo tanto más personas están desprotegidas y hay menor calidad de vida.

➤ Propuesta de “Trabajo decente” hecha por la OIT.³⁶

Dentro de la información corroborada, se localizó un documento resumido en el cual tratan el tema de “El empleo Atípico en el Mundo” en el cual definen este concepto, dan sus características, hablan de la problemática del crecimiento de los empleos atípicos e ineficientes en todo el mundo y por último precisan en dar un gran llamado a todos los gobiernos a que modifiquen sus políticas laborales.

El **trabajo decente**, por tanto, hablan de los trabajos (no importando que sea típico o atípico) que posea condiciones suficientes para la sociedad laboral. La OIT menciona lo siguiente:

“En concreto, se pidió a los gobiernos y a los interlocutores sociales que trabajaran juntos en la implementación de medidas para abordar las condiciones de trabajo inadecuadas, apoyar las transiciones en el mercado de trabajo, promover la igualdad y la no discriminación, asegurar una cobertura de seguridad social adecuada para todos, fomentar un entorno laboral seguro y saludable, asegurar el acceso a la libertad sindical y a la negociación colectiva, mejorar la inspección del trabajo, combatir las formas sumamente inseguras de empleo y promover los derechos fundamentales en el trabajo”

³⁵ Este último consejo una propuesta de mi autoría.

³⁶ Recuperado de http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/--publ/documents/publication/wcms_534518.pdf

Esta propuesta se recupera porque es considerada atenta a las necesidades que se han manifestado en la actualidad. La sociedad laboral, no importando la condición o modalidad de su trabajo, por el hecho de ser trabajador y de brindar un servicio a la sociedad, ser quien apoye a la economía nacional, merece obtener una buena calidad de vida y un desarrollo integral en la sociedad.

CAPÍTULO III.

MONOGRAFÍA DE LA RUTA 38*

Este capítulo tendrá dos apartados, uno dedicado a hablar de la Ruta 38 en su organización interna y otro basado en explicar la regulación oficial, es decir, los fundamentos y funciones en los cuales se basan las diversas secretarías que definen las normas para el Transporte público.

❖ RUTA 38: ORGANISMO INTERNO.

La localización de las oficinas centrales de la Ruta se localiza en el centro del Municipio, en San Cristóbal: Calle Fresnos s/n, Ejidos de San Cristóbal, Ecatepec de Morelos, Estado de México, México, C.P. 55024.³⁷

La Ruta 38 como organización empresarial es la Unión de Tolerados y Taxistas de Servicios Colectivos del Estado de México (SECODEM RUTA 38 S.A DE C.V). Es necesario decir que es muy probable que al iniciar con la Ruta los choferes eran “piratas”. Hay diferentes bases que van a distintas colonias de este municipio y a destinos dentro de la Zona Metropolitana del Valle de México. Entre ellas están:

- Colonia Zauces como Destino a Metro Ecatepec (Av. Central) y a Metro Moctezuma.
- Colonia Nueva Aragón como Destino a Metro Ecatepec, Metro Moctezuma.
- Colonia Sagitario 3 como Destino a San Cristóbal.

*La principal fuente de información de este apartado se originó en la entrevista realizada al Señor Javier Escobar, presidente actual de la Ruta 38, el día 31 de Julio del 2017

³⁷ Directorio del Estado de México. Recuperado en https://www.champoton.org/estado_de_mexico/?page=detail&get_id=460225&category=23

- Colonia Petroquímica con Destino a Ecatepec y alrededor de 3 horas en la mañana a Metro Moctezuma

La base en la cual profundizaremos será la que corre de la Colonia Zauces a Metro Moctezuma la cual se localiza en: Av. Lázaro Cárdenas, en esquina con Emiliano Zapata, Ecatepec de Morelos. México.

Esta ruta se compone de un total de 80 unidades colectivas, con la siguiente división:

- 50 camionetas con destino a Metro Moctezuma
- 30 camionetas con destino a Metro Ecatepec.

Nos centraremos en investigar las condiciones laborales de los choferes que van de la colonia Zauces a Metro Moctezuma, quienes hacen el siguiente recorrido:

- Es un recorrido que va del Estado de México a la Ciudad de México, por la Avenida Profesor Carlos Hank González, Derecha Avenida 608, Izquierda Av. Oceanía (Eje 1 Norte) hasta llegar a su base sobre Av. Zaragoza en el metro Moctezuma.³⁸

Hay oficinas que son las encargadas de regular a las cuatro bases ya mencionadas, son cercanas a la localización de cada base para facilitar asuntos de urgencia, esta se encuentra en: Lima M. 11 L. 3 Granjas Independencia, Ecatepec de Morelos, Estado de México.

La base se colocó en esta dirección en los años 70 del siglo pasado. No hay como tal una fecha de establecimiento oficial de la ruta, pero se atribuye que fue en el año 75 su aparición en esta colonia. Con el paso del tiempo ha ido incrementando el número de unidades que laboran como destino a la estación de Metro Moctezuma en la Ciudad de México. No solamente se encontraban combis

³⁸Recuperado de <http://transparencia.df.gob.mx/work/sites/vut/resources/LocalContent/7408/5/RecorridosDic2012.pdf>

o camionetas en esta Ruta, sino que también existían microbuses, los cuales dejaron de intervenir por la falta de rentabilidad ya que, a finales de siglo e inicios del siglo XXI, con la aparición de la línea B del metro, la ruta tuvo una baja en demanda ya que el metro se convirtió en un servicio de transporte muy importante para conectar a la sociedad con la Ciudad de México.

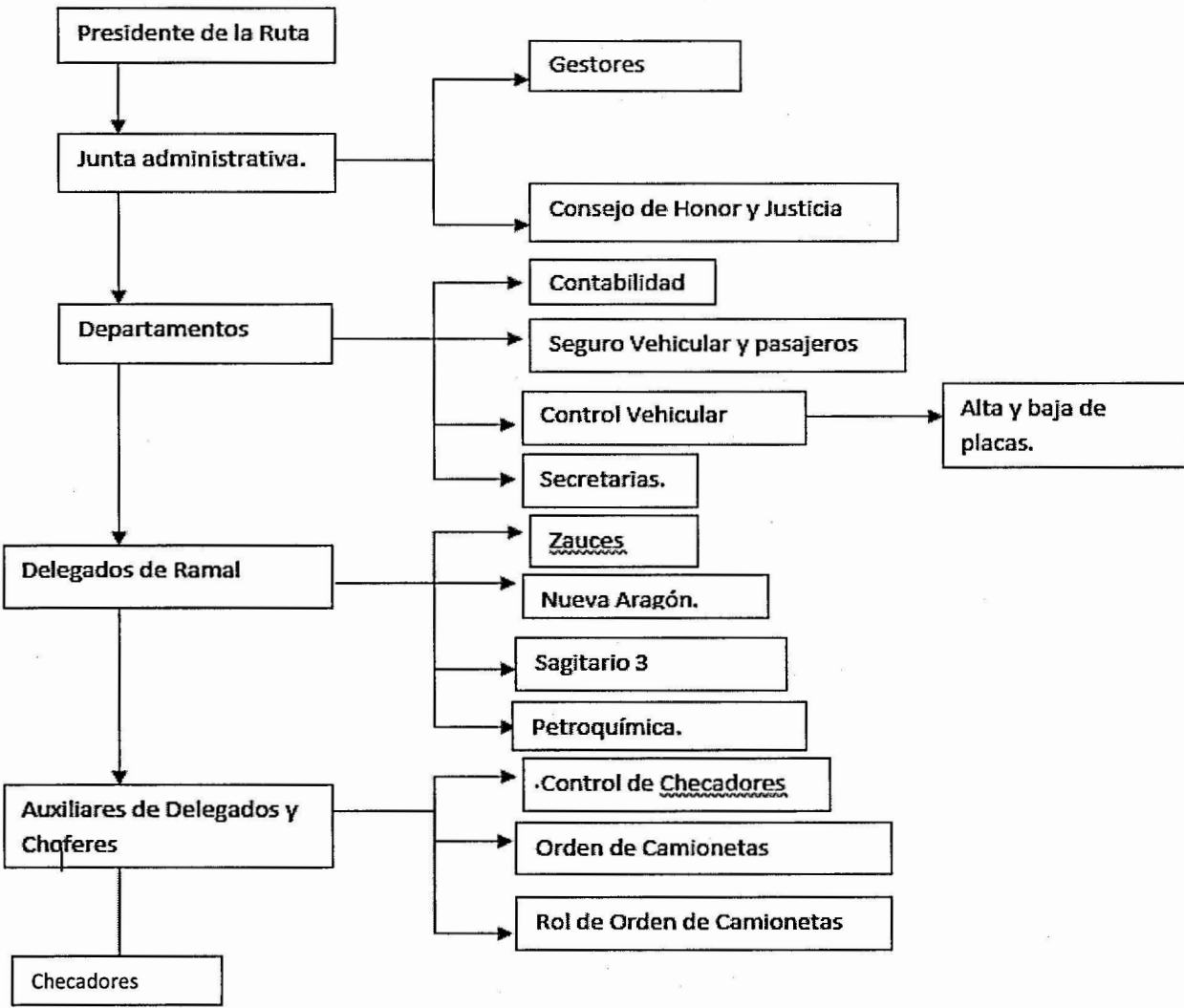
Las oficinas encargadas de controlar y organizar la Ruta que se ha de estudiar tienen cierto orden en cuanto a puestos y funciones. Cada órgano de la empresa funge con ciertas acciones para mantener el cometido de la Ruta el cual es dar un servicio de transporte para la sociedad que lo demanda.

- **La estructura interna administrativa** de la Ruta 38 es la siguiente:

Los órganos de la estructura interna de la Ruta, como organización, pretenden tener todo bajo control para que haya un buen desarrollo del servicio de transporte colectivo, que sea seguro para sus trabajadores como para los pasajeros, que esté lo suficientemente ordenado el trabajo de los conductores que laboran durante la semana, que exista un buen ánimo y compañerismo entre los choferes etc.

La estructura interna se localiza de la siguiente manera (Véase el esquema 6)

Esquema 6
Organigrama Ruta N° 38



➤ Descripción de Funciones de la Estructura Interna de la Ruta No. 38

A continuación, se dará una breve explicación de cómo se rige la Ruta, como se lleva a cabo la organización de esta empresa y cómo hay un gran entramado de relaciones sociales y laborales para que el servicio de Transporte pueda ejecutarse adecuadamente y una parte de la población pueda hacer uso de ello.

Retomando el organigrama de la Ruta:

Presidente: se encuentra a cargo de representar a toda la ruta y por lo tanto a cada uno de los integrantes de ella, desde administrativos hasta los checadores. Sus más importantes funciones son mantener en orden cada uno de los departamentos que conforman la Ruta, además de estar presente en juntas que se realicen por parte de la Secretaría de Movilidad, Secretaría del Transporte, etc. El presidente actual de esta ruta es el señor Javier Escobar.

Junta Administrativa: está compuesta por los Gestores y el Consejo de Honor y Justifica. Los Gestores son aquellos trabajadores en lo administrativo que se encargan precisamente de situaciones de ese tipo (tarjetas semanales, seguro, checada, derecho de piso, etc.) y, por otro lado, el consejo se remite a solucionar las problemáticas interpersonales que pueden surgir entre los choferes. Como junta, son trabajadores capacitados para reparar los problemas internos de la Ruta, la modificación del reglamento de la empresa, las problemáticas con los seguros, etc.

Departamentos: se refiere al conjunto de Oficinas que están destinadas a funciones que ayudan en tareas específicas. Este órgano se compone por las oficinas de: Contabilidad que se encarga de ordenar la tesorería o finanzas de la Ruta; Seguro Vehicular y pasajeros, oficina que se encarga de contratar los seguros de las camionetas por si llegaran a tener accidentes como choques, robo de la unidad, además de dar cierto porcentaje por si algún pasajero resultara herido. Si alguna camioneta no cuenta con este seguro la empresa no se hace cargo de alguna catástrofe, sino que queda bajo responsabilidad del chofer. El seguro se paga mediante el pago de las tarjetas semanales que tienen un costo de \$151.00 pesos, pagar la tarjeta es obligatorio y una exigencia del reglamento; sin embargo, quienes soliciten el seguro con otra empresa tienen que demostrar que su unidad está en orden para seguir circulando. Por otro lado, se encuentra la oficina de Control Vehicular de Altas y Bajas, y su función es atender las peticiones de cambio de placas particulares a servicio público, los procesos administrativos para cambiarse de una ruta a otra o darse de alta para laborar en

esa ruta o darse de baja para quitar su unidad de la ruta. Y por último están las secretarías encargadas de brindar la atención a los choferes para programar citas con las diversas oficinas del departamento y como apoyo de quienes están al frente de cada oficina.

Delegados de Ramal: en cada base surgen delegados que se encargan de administrar el rol de las camionetas, solucionar las problemáticas que surgen en las bases, específicamente donde cargan las unidades con pasajeros, observan cómo se lleva el trabajo de los choferes. Los delegados pueden ser choferes de la Ruta. Es un delegado por base, así que en total serían cuatro delegados que están al servicio de los choferes, teniendo el control y organización de su base y teniendo comunicación directa con las oficinas de Ruta. La función es más administrativa, que práctica.

Auxiliares de Delegados y Choferes: son choferes que apoyan al delegado y fungen como aquellos que hablan con los checadores y darles su rol de trabajo por un determinado periodo de tiempo, el cual puede ser de meses. Se encargan día con día de hacer un sorteo para definir qué camionetas pueden trabajar todo el día y que camionetas pueden trabajar solamente medio día. Ese sorteo se hace a las 12 p.m que es el horario en el cual hay más camionetas formadas, y este sorteo aplica para los dos destinos (Ecatepec y Moctezuma). Su función es más práctica, ya que lo administrativo lo lleva a cabo el delegado.

En cuanto a los choferes, son trabajadores que se encargan de laborar en su unidad mediante la adquisición de un permiso denominado Concesión. Esta concesión es otorgada por la Secretaría de Movilidad y lo único que se debe de poseer es una camioneta de 15, 17 o 22 lugares con placas de servicio público y un tarjetón y licencia que avale que el personal es conductor de transporte público para poder adquirir su concesión. No hay un salario impuesto por la empresa, solamente hay un tipo de afiliación y de identidad que es la Base. Sus prestaciones son la concesión y el seguro y el préstamo de suelo que se ocupa en la Base. Los choferes están obligados a cumplir con el reglamento interno de la Ruta y con mantener un ambiente laboral de respeto y compañerismo. Al estar

afiliado a la Ruta, se incorpora también al rol de camionetas (en el cual se determina cuando trabaja, si solamente medio día o días completos, que día lo descansa la Ruta).

Checadores: son trabajadores que no tienen un salario dado por la empresa, sino que su salario es obtenido por una cuota establecida por la ruta que es de \$20 pesos por unidad que labora al día. Al día se estima que laboran 20 unidades de Zauces a Moctezuma por lo tanto lo que recibe cada checador por jornada laboral son \$400.00 pesos. Hay checadores en la base de Zauces, en dos turnos, como en la base de Moctezuma y también en el cajón (que es en el metro Balbuena, donde esperan las camionetas entre 30 minutos y 1 hora dependiendo de la cantidad de camionetas que haya para salir a Moctezuma y cargar su unidad, ya que no pueden estar haciendo dobles filas afuera del metro Moctezuma), así que el chofer tiene la obligación de pagar por separado a los checadores, en total al día se les paga a cuatro personas. El horario de labor en Zauces es por turno, el primero es de 5 de la mañana a 2 de la tarde, hay un checador para cada destino (Ecatepec y Moctezuma), el segundo turno es de las 2 de la tarde a las 10 de la noche. El horario de los checadores en Moctezuma y Balbuena es de 10 de la mañana a 9 de la noche. Hay también un rol de checadores, pero esto es muy preciso ya que cada checador tiene su lugar de trabajo de manera continua en el mismo lugar. Es muy extraño el caso en el cual haya que cambiar al checador de destino.

El Reglamento Interno de la Ruta 38 es un tanto problemático, puesto que no se le da la importancia necesaria por parte de los administrativos ni por parte de los choferes. Se sabe de su existencia, pero no de su contenido; por lo tanto, es necesario que se le dé un seguimiento y se informe a la comunidad laboral para que sea utilizado y respetado.

➤ **Reglamento Interno**

Los puntos siguientes se establecieron y el presidente junto con los departamentos son los encargados de transmitirlos a los choferes; sin embargo, no hay un formato impreso o un original en los cuales estén establecidos. Estos

señalamientos resultan de la entrevista obtenida con el Presidente de la Ruta y mencionó lo siguiente:

1. Choferes Uniformados (Camisa blanca y pantalón azul).
2. Tomar el Recorrido Establecido por la Ruta (es un recorrido que va del Estado de México a la Ciudad de México, por la Avenida Profesor Carlos Hank González, Derecha Avenida 608, Izquierda Av. Oceanía (Eje 1 Norte) hasta llegar a su base sobre Av. Zaragoza en el metro Moctezuma).
3. Contar con la Concesión Expedida por la Secretaría de Movilidad
4. Contar con tarjetón, licencia de chofer de Ruta vigente.
5. No bajar o subir pasaje en el segundo carril.
6. En horas de la mañana o noches es obligatorio encender las luces interiores.
7. No traer vidrios polarizados, spoilers ni volantes deportivos.
8. No generar contaminación auditiva (llevar música alta).
9. Dar la mayor y mejor atención a los usuarios.
10. Un buen ambiente de trabajo, no ofensas ni peleas entre choferes.
11. Traer en buenas condiciones de limpieza y mecánicas su unidad de trabajo.
12. Pagar la cuota establecida a los checadores.
13. Respetar los días de trabajo que se asignan mediante el Rol de Camionetas.
14. Respetar el horario de trabajo que se asigna mediante el Rol de Camionetas.

❖ REGULACIÓN OFICIAL

➤ **Secretaría de Movilidad del Estado de México.**

Una de las mayores instituciones gubernamentales que se hace cargo del servicio de transporte público es la Secretaría de Movilidad del Estado de México. La Secretaría de Movilidad es una dependencia que se encarga de crear programas,

proyectos, estudios para el buen desarrollo del sistema de movilidad. Eso incluye al servicio público de transporte.³⁹

Al transporte público lo reconoce como aquellos medios de movilidad en que los pasajeros no son los dueños de los mismos, así que son servidos por terceros (pueden ser empresas públicas o privadas). El transporte público es de gran ayuda para el desplazamiento de la sociedad y presenta un factor de gran importancia en el diario vivir. Una característica importante es que hay una tarifa establecida de pago por cada persona que utiliza este medio, dependiendo su recorrido.

SECODEM es una organización que es evaluada, inspeccionada, y apoyada por la Secretaría de Movilidad del Estado de México. Esta institución expide las concesiones para que se labore, las tarifas a utilizar por la Ruta, la reposición de placas en caso de extravío y robo, la cromática para las unidades de trabajo y la inspección y verificación de las unidades.

La Secretaría regula, acude en su propia jurisdicción distintos aspectos de la vida interna y operación de las rutas. Entre estos aspectos destacan los siguientes:

- **Concesiones.**

Una concesión se define como la cesión de derechos que el Gobierno del Estado de México otorga ya sea a las empresas, o a particulares el permiso para poder proporcionar a la sociedad un servicio óptimo de transporte público. Es un documento el cual acredita que la unidad de trabajo tiene un uso específico que es el de ser Unidad de Servicio del Transporte Público.

Antes del pago de derechos por la realización de estudios técnicos, se emite un dictamen el cual determina la factibilidad jurídica y material de otorgar la concesión respectiva.

³⁹Secretaría de Movilidad. Recuperado de http://smovilidad.edomex.gob.mx/inspecciones_publico

- **Tarifas.**

Cada unidad deberá de traer en algún lugar visible la pirámide tarifaria expedida por la Secretaría de Movilidad, ya que son las cantidades oficiales del pago de pasaje por usuario. La última actualización que se dio sobre las tarifas fue el 16 de mayo del 2013 y hay una gaceta que explica las cantidades tarifarias dependiendo el municipio del Estado de México. En el caso del municipio Ecatepec de Morelos, que se localiza como zona 3 en la Gaceta del Gobierno⁴⁰, la tarifa mínima es de \$8.00 pesos.

- **Placas**

La Secretaría de Movilidad se encarga de dar la atención a los trabajadores de Transporte público, los cuales se encuentran en una problemática de extravío, robo o deterioro de sus placas (láminas), tarjeta de circulación y engomados.

- **Cromática**

La Secretaria de Movilidad se ocupa de la autorización y el diseño de la cromática para las unidades de transporte público. La cromática es la clasificación de los colores autorizados y su diseño, que portan los tipos de unidades concesionadas de transporte público.

- **Inspecciones**

Se realizarán visitas de verificación, evaluación e inspección de las unidades vehiculares para comprobar que el servicio de transporte público se está efectuando en los términos autorizados y no contra las disposiciones legales. Los vehículos que se detecten no estar cumpliendo con los parámetros establecidos (presentado el servicio sin concesión o autorización) será retenido, así como la imposición de multas y sanciones a las cuales se hagan acreedores.

⁴⁰ Gaceta del Gobierno del Estado de México. Recuperado de <http://smovilidad.edomex.gob.mx/sites/smovilidad.edomex.gob.mx/files/files/Detalles.PDF>

Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad.

Tras el crecimiento de la mancha urbana no solo en la ciudad de México sino también en la zona conurbada durante los años 60-70 se implementaron nuevas formas de transporte por parte del gobierno mexicano, así como diversos programas que lo organizaran. Para abastecer la demanda de transporte se necesitó implementar rutas de servicio público ya fueran de combis o microbuses (la más conocida Ruta 100). Para resolver las problemáticas de transporte que duraron de 10 a 15 años en la Zona Metropolitana, los gobiernos del Distrito Federal y del Estado de México constituyeron el 7 de febrero de 1991 el Consejo de Transporte del Área Metropolitana (COTAM), el cual después de tres años se convirtió en la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad (COMETRAVI).⁴¹

La Secretaría de Desarrollo Metropolitano en su Agenda y planes sobre el Valle de México contiene a la COMETRAVI que se encarga de evaluar y desarrollar estrategias para el mejoramiento del Transporte Metropolitano, como es el caso de la SECODEM. La COMETRAVI regula y permite el recorrido que tienen las Rutas del Estado de México con el paso de esta Zona al Distrito Federal, siempre y cuando comprueben las concesiones otorgadas por el Gobierno del Estado de México.⁴²

Durante el año 2016, como el año más próximo a esta investigación, se realizaron medidas para mejorar la seguridad, movilidad y legalidad del transporte público en la ZMVM. Se revisaron algunas unidades de diferentes Rutas (alrededor de 300). El objetivo principal de realizar estas acciones fue sancionar a aquellas unidades que prestaran un servicio de manera irregular. Esta labor la llevaron a cabo con otras instituciones, que son de apoyo a la COMETRAVI, como el Instituto de Verificación Administrativa, la SEMOVI. tanto del Estado de México

⁴¹ Secretaría de Movilidad, Ciudad de México. Recuperado de http://data.semovi.cdmx.gob.mx/wb/stv/cinco_siglos_de_transporte_en_la_ciudad_de_mexico/_rid/71-page=3.html

⁴² Secretaría de Desarrollo Metropolitano. Recuperado de http://sedemet.edomex.gob.mx/transporte_vialidad

como de la Ciudad de México, la Policía Federal y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.⁴³

El gobierno del Estado de México y sus instituciones se encuentran regulando el sistema de transporte y la forma más clara de organizarlo, evaluarlo y desarrollarlo es mediante El Reglamento de Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México⁴⁴. Es un documento expedido en el 2002, y es vigente hasta el día de hoy. Es un reglamento que señala las reglas claras para el otorgamiento, modificación y extinción de concesiones y permisos.

⁴³ EdoMexinforma, (11 de Mayo 2016). Realiza COMETRAVI operativo para ordenar el transporte público en la Zona Metropolitana del Valle de México. El EdoMex Informa. Recuperado de: <http://edomexinforma.com/2016/05/cometravi-operativo-orden-transporte/>

⁴⁴ Gobierno Del Estado de México. Reglamento de Transporte Publico y Servicios Conexos del Estado de México. Recuperado de <http://legislacion.edomex.gob.mx/node/80> El reglamento de transporte tiene como centro el señalamiento de las reglas claras para el otorgamiento, modificación y extinción de concesiones y permisos.

CAPÍTULO IV.

ANÁLISIS DESCRIPTIVO.

El trabajo de campo realizado para esta investigación se llevó a cabo en la Ruta 38. Se ocuparon instrumentos como la encuesta y la entrevista. Fueron aplicados a los choferes que se dedican a tener un recorrido desde la base de Zauces a la base de Moctezuma. Se aplicaron 25 encuestas y 4 entrevistas. Esta investigación sólo se enfocó en choferes que fuesen dueños de sus unidades y por lo tanto hayan adquirido su concesión.

Las dimensiones e indicadores que estudiemos se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 1: Dimensiones e Indicadores de Estudio.

Dimensiones	Indicadores
Proceso y Organización de Trabajo	1.- Reglamento 2.- Contrato Laboral 3.- Tarjetón Semanal 4.- Concesión. 5.- Salario 6.- Descripción de Jornada Laboral 7.- Carga de Trabajo 8.- Jornada Laboral 9.- Sanciones
Ambiente Laboral	1.- Relación entre compañeros 2.- Supervisión (Delegados y Checadores) 3.- Relación con pasajeros.
Seguridad	1.- Seguridad Laboral (Accidentes, Asaltos) 2.- Seguro medico
Salud	1.- Enfermedades en los choferes

Este primer análisis lo desarrollaremos en tres apartados. Primero hablaremos acerca del Proceso de Trabajo que llevan a cabo los choferes; el segundo abarcará la descripción de los datos más específicos de los trabajadores; y, por último, hablaremos de la percepción que los trabajadores tienen respecto de su trabajo.

❖ PROCESO DE TRABAJO

- Los choferes, en su mayoría, comienzan a laborar en un horario entre las 4:30 y 5:30 de la mañana para ganar el primer pasaje, ya que las dos primeras vueltas son muy buenas en cuestión de demanda. Hay alrededor de 5 a 7 camionetas a esa hora para aprovechar el pasaje que va hasta Moctezuma, ya que el metro lo abren a las 5 de la mañana si no son días festivos. También les conviene comenzar a esta hora de la mañana los días festivos, ya que el metro lo abren a las 7 de la mañana y algunas personas si laboran.
- Se permanece en la base alrededor de 5 a 7 minutos por camioneta para cargar la mayor cantidad de pasaje posible.
- El trabajo consiste en ser coordinado. Cuando se comienza el recorrido se puede ir manejando a una velocidad que no rebase los 20 km/hr ya que se espera que más personas salgan de entre las calles, por que donde circula la unidad de Transporte es una avenida (Av. Lázaro Cárdenas). Se necesita ir midiendo la distancia y el tiempo con la camioneta que va adelante y atrás. Además, el chofer debe manejar a una velocidad considerable para que el pasaje vaya lo más seguro posible, no es correcto ir a 80 o 90 km/hr ya estando en Av. Central, Av. 608 o en el distribuidor vial. Se debe de mantener atención en cuanto a localizar el pasaje, cuando el pasajero sube a la unidad y cuando se cierra la puerta, para evitar cualquier tipo de golpe al usuario.
- Se deben de respetar todas las señalizaciones viales ya que hay instituciones educativas en las avenidas por las que la unidad de transporte hace su recorrido.

- La duración entre vueltas varía entre 1 hora y 30 minutos y 2 horas, dependiendo la cantidad de camionetas que por rol les toca trabajar (el rol de camionetas lo dispone y organiza la empresa) y el tráfico que haya durante el recorrido.
- El conductor dispone en qué momento dar la cuota al checador. La cuota es diaria y se da a cada checador en su base correspondiente Zauces-Balbuena-Moctezuma (preferiblemente la cuota se da en la mañana para que el checador mantenga una buena actitud en su trabajo y trate bien al chofer y sea justo con la cantidad de pasajeros que permiten subir a la unidad, ya que tiende a darse el caso de que el checador sube 1 o 2 pasajeros más si es que el chofer le da una cuota mayor a la establecida o también dependerá de la relación que el chofer mantenga con el checador).
- Durante el tiempo que se puede llamar “libre” o de espera de turno en la Ruta los choferes desarrollan diversas actividades: comer, limpiar la unidad, matar tiempo viendo la televisión, redes sociales, duermen, platican con los compañeros (juegan baraja, rayuela, pero lo complicado del asunto es que los checadores dejan su puesto de trabajo y juegan con ellos, cometiendo una falta a la empresa y a los choferes.)
- En cuanto a la alimentación que llevan los choferes se puede decir que es adecuada, ya que un porcentaje mayor de los choferes prefieren llevar comida de su hogar para ingerirlo en los tiempos entre vuelta, así como también prefieren tomar agua.
- Los choferes al terminar su jornada laboral pueden presentar malestares como dolor de espalda, estrés, dolor de cabeza, dolor de piernas, presentar mucho cansancio, con el paso del tiempo pueden presentar obesidad, migraña y problemas de la vista.

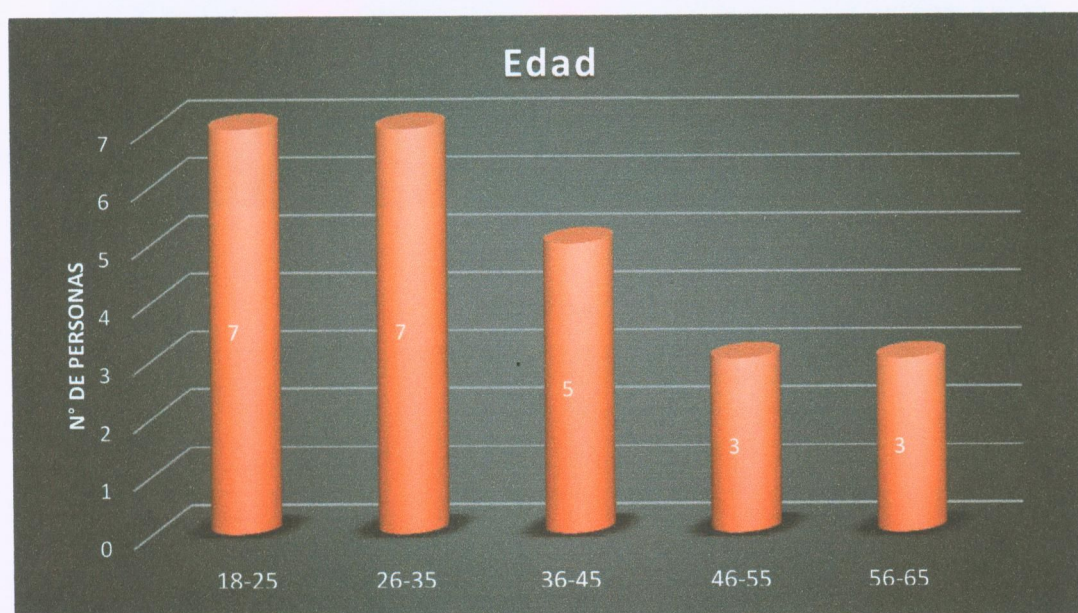
- El chofer da entre 5 y 8 vueltas diariamente. Su jornada va de 15 a 16 hrs.

❖ TRABAJADORES DE LA RUTA 38.

En este apartado describiremos las características principales de los choferes, de su trabajo y de las consecuencias que puede provocar su labor. Empezaremos diciendo que todos los entrevistados y encuestados se encuentran viviendo en el municipio de Ecatepec de Morelos y todos son hombres.

Los Choferes se encuentran en diferentes edades. La población de esta Ruta es más joven que longeva ya que de los 25 encuestados: 7 se localizan entre 18 y 25 años, 7 entre 26 y 35 años, 5 entre los 36 y 45 años, 3 entre los 46 y 55 años y por último 3 entre los 56 y 65 años. (Véase Gráfica 1)

Gráfica 1



En la cuestión educativa, los choferes se localizan en una escolaridad mayoritariamente de secundaria, ya que 13 de los 25 encuestados la concluyeron, en segundo lugar, queda la preparatoria con 9 de los 25 encuestados se localizan en esta opción, y por último los que concluyeron la primaria que corresponde a 3 de los 25 encuestados. (Véase la Gráfica 2).

Se puede considerar que los choferes se sienten satisfechos con su trabajo y con el salario que reciben al día ya que por su escolaridad sería muy difícil que pudieran obtener diferentes ingresos en algún empleo de fábrica o de oficina o existe cierta comodidad en tener un autoempleo en el cual la principal regulación del trabajo se encuentra en las manos del chofer. (Véase la Gráfica 3).

Gráfica 2



Gráfica 3



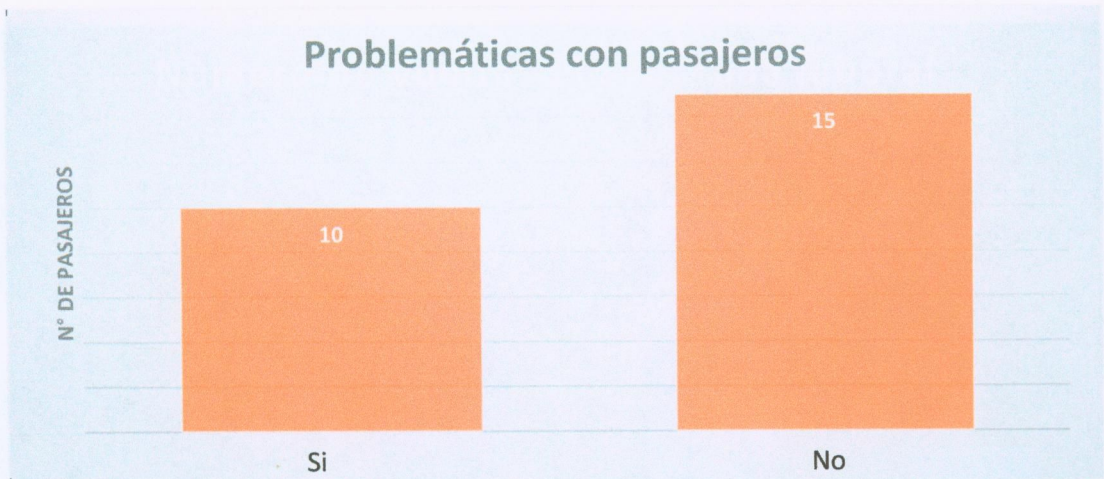
La Relación que los choferes conllevan con sus pasajeros tiende a ser limitada puesto que el operador tiene que ir poniendo atención al recorrido para evitar un accidente, pero en la entrevista ellos mismos mencionaban que cuando algún pasajero busca entablar una conversación deben de tener una buena actitud para contestarles ya que en ciertos momentos se podría mal interpretar las contestaciones y generar un ambiente de tensión entre el usuario y el operador. Son pocos los casos en los que no hay buena relación. (Véase la Gráfica 4).

En el indicador “problemática con los pasajeros” los choferes también arrojaron resultados muy buenos, ya que 10 de los 25 encuestados son los que han tenido problemáticas, los 15 restantes mantienen una buena relación con los usuarios teniendo como consecuencia una mejor jornada laboral. (Véase la Gráfica 5).

Gráfica 4

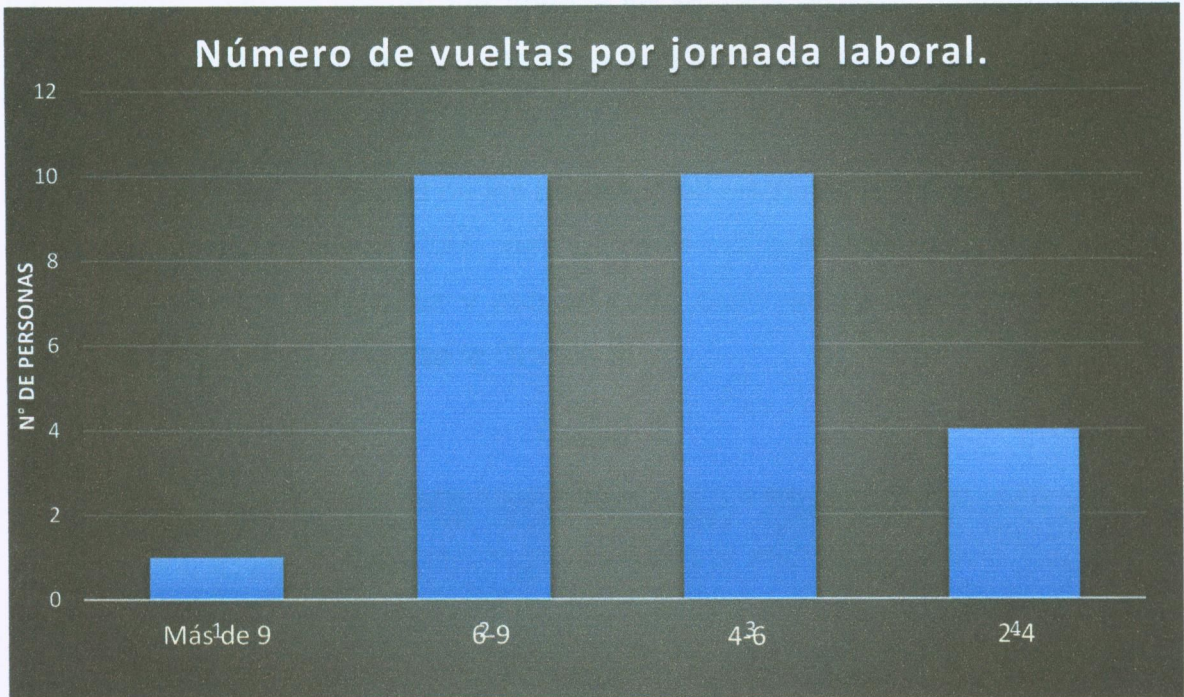


Gráfica 5



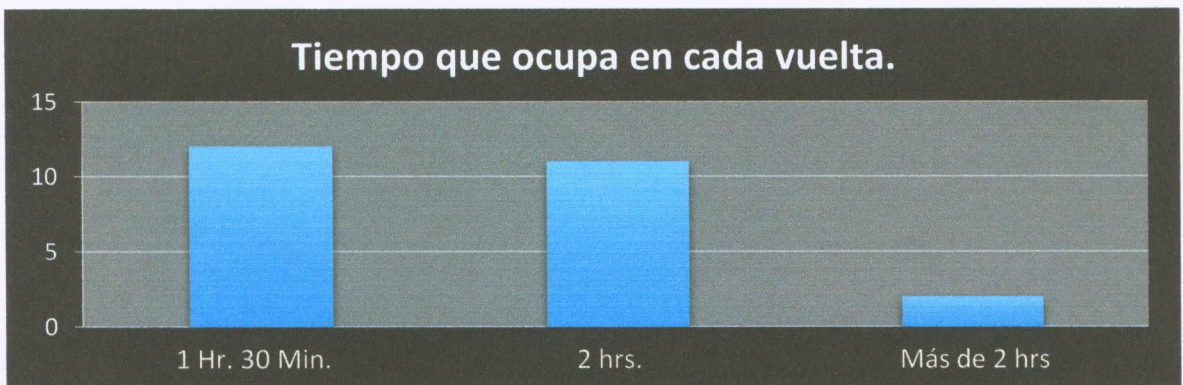
En cuanto a su jornada laboral, el número de vueltas que pueden recorrer varía entre los choferes. Los resultados de la encuesta arrojan que solamente 1 de los choferes realiza de 2 a 4 vueltas por jornada laboral, 20 de los 25 choferes recorren entre 4 y 9 vueltas y solamente 4 choferes pueden hacer más de 9 vueltas, esto dependerá del horario en que comiencen a trabajar, si su unidad se descompone durante la jornada, si surgen problemáticas ajenas a su labor, si les gusta trabajar o no, etc. (Véase la Gráfica 6).

Gráfica 6



En la siguiente Gráfica vemos el tiempo que los choferes hacen durante toda la vuelta que consiste en salir de la base de Zauces llegar al cajón en el metro Balbuena, después ir a cargar a la base en Moctezuma y regresar a la base en Zauces. El recorrido, por las respuestas dadas, va de 1 hora y media a 2 horas. La encuesta arrojó los siguientes resultados (Véase la Gráfica 7).

Gráfica 7

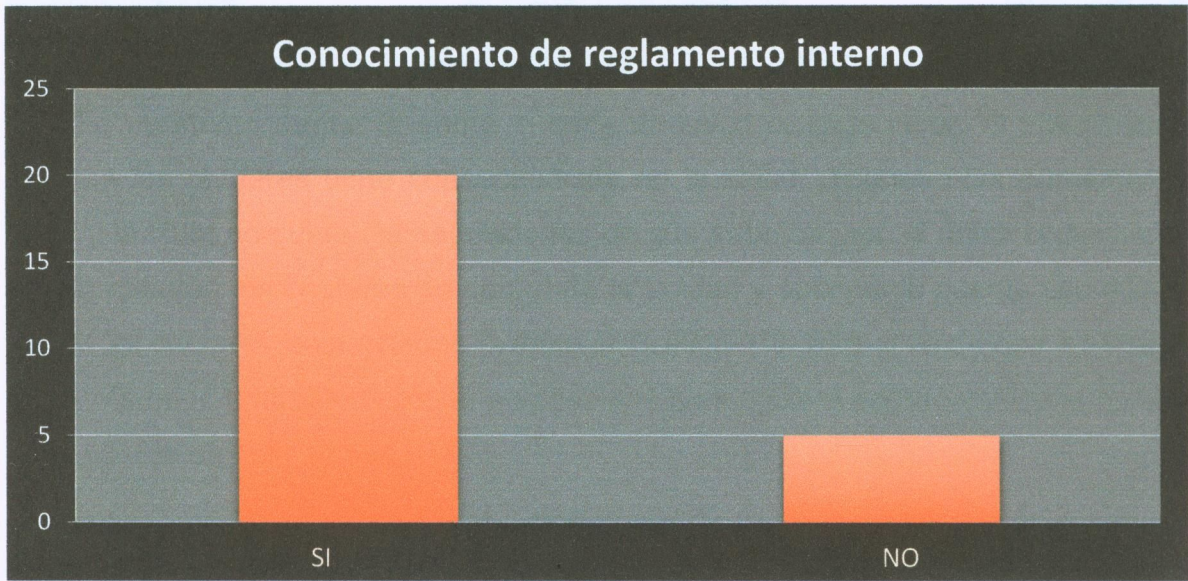


Aunque no hay un seguimiento por parte de los administrativos para que los choferes conozcan las reglas que se deben de seguir en la ruta y solo sean dichas

como un comentario cuando se asocian a la empresa o se les otorga su concesión los choferes cumplen con lo que apenas se les dice en esos momentos, por lo tanto, la encuesta arroja que 20 de los choferes encuestados conocen su reglamento interno. *(Véase la Gráfica 8).*

Por otro lado, la mayoría de los trabajadores no tienen faltas administrativas o sanciones por parte de la Ruta continuamente. La falta más común es que los choferes se vayan de Piratas y eso en dado caso de que algún otro chofer lo denuncie ante la Ruta. *(Véase la Gráfica 9).*

Gráfica 8

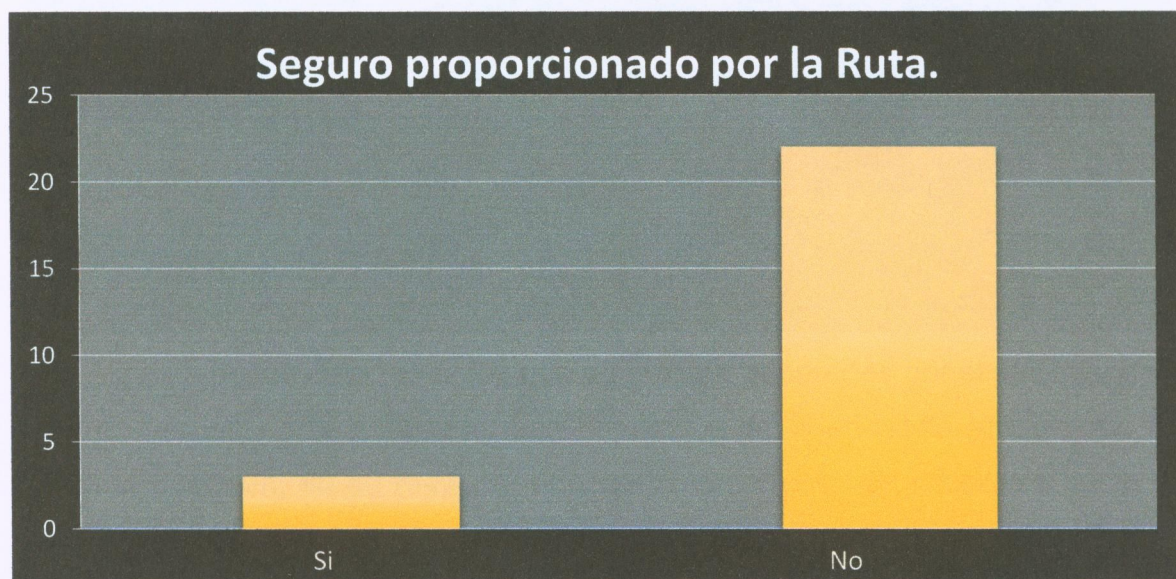


Gráfica 9



Es momento de tomar ahora el tema de salud en esta labor. El trabajo que realizan los choferes tiene consecuencias en la salud, algunas más graves que otras y la Ruta no cubre las necesidades de sus trabajadores, el único seguro con el que cuentan los choferes es con el de la unidad y solamente cuenta con ello 4 de los 25 choferes encuestados (*Véase la Gráfica 10*). El motivo de que no todos los choferes lo tengan es porque no conviene conseguir el seguro vehicular con la Ruta ya que es más alto en precio.

Gráfica 10

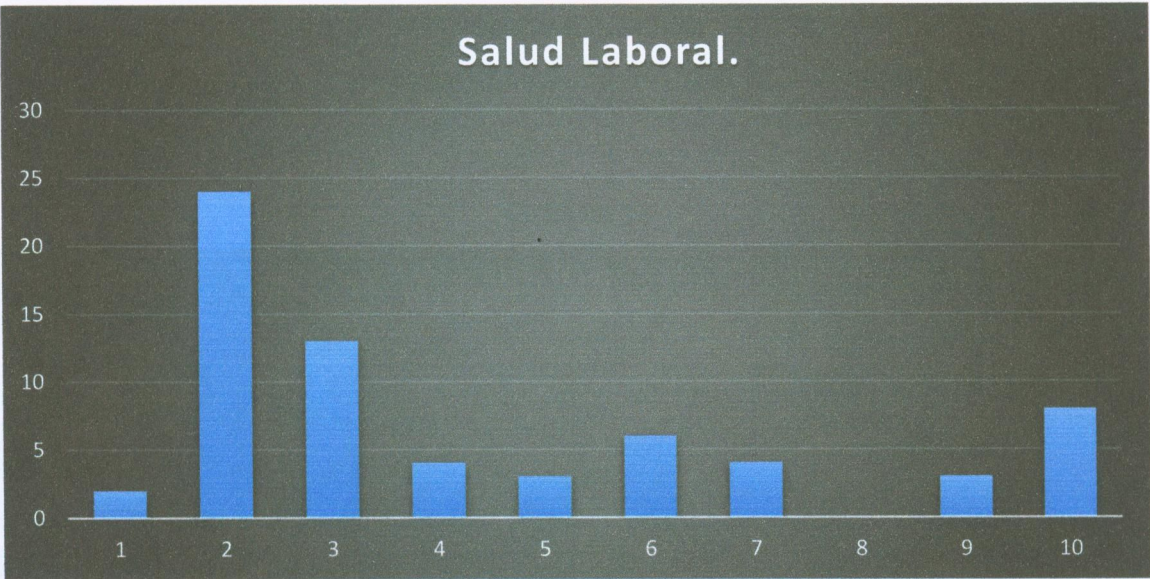


En cuanto a la parte de Salud, los choferes demuestran tener diferentes enfermedades y malestares a causa del trabajo tan excesivo en horas, en permanecer en una sola posición, no dormir adecuadamente por salir temprano a laborar etc. Entre las enfermedades localizadas se encuentran (Véanse los Resultados en la Tabla 2 y Gráfica 11):

Tabla 2 Problemas de Salud

Enfermedades	N° DE ENCUESTADOS
1) Problemas psicológicos	2
2) Estrés	24
3) Obesidad/sobrepeso	13
4) Problemas cardiovasculares	4
5) Ciática	3
6) Columna Vertebral	6
7) Migraña	4
8) Próstata	0
9) Problemas auditivos	3
10) Problemas de la vista	8

Gráfica 11



Algunas de las enfermedades que se pueden generar es por el mal descanso o no dormir las horas indicadas. Los resultados de la encuesta arrojan que los choferes duermen, en su mayoría, adecuadamente, pero las excesivas horas de

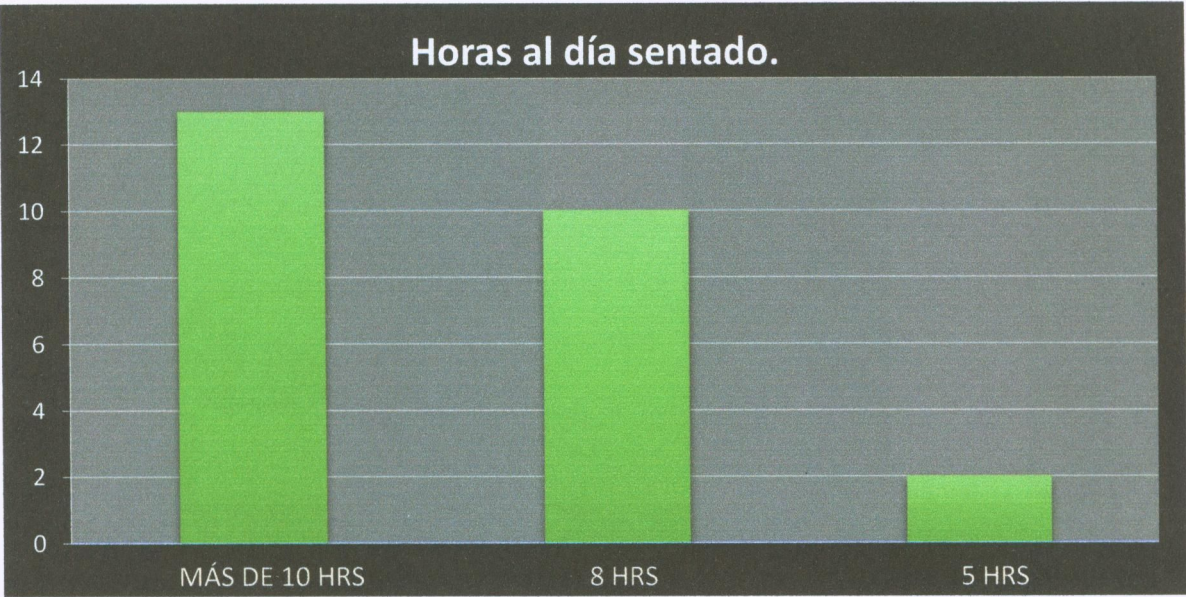
jornada laboral, entre 15 y 16 horas, que ellos ocupan son las que posiblemente les estén afectando. (Véase la Gráfica 12).

Gráfica 12



Los problemas de salud pueden también generarse por pasar tantas horas sentado, ya que este trabajo obliga al que lo realiza a pasar más de 10 horas sentado, en la misma posición, no hay movilidad en las piernas, es un trabajo demasiado sedentario. Los resultados arrojados por la encuesta fueron los siguientes (Véase la Gráfica 13):

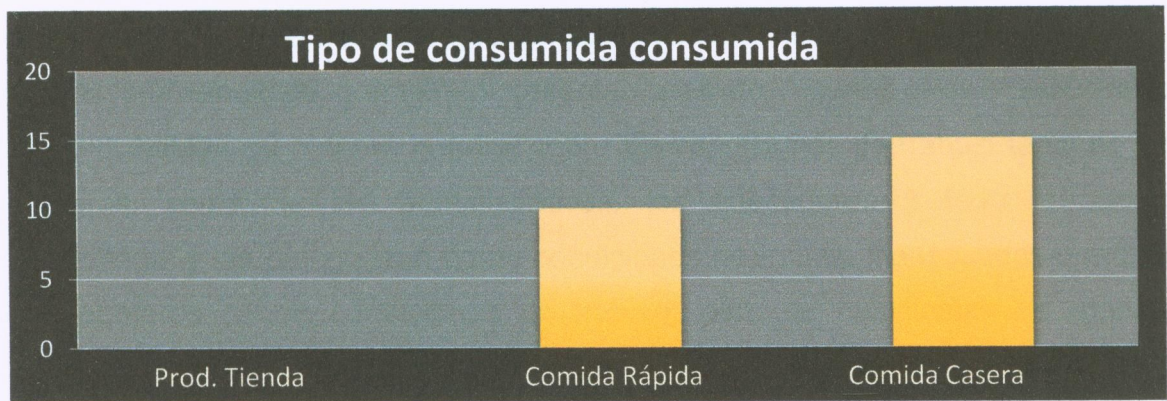
Gráfica 13



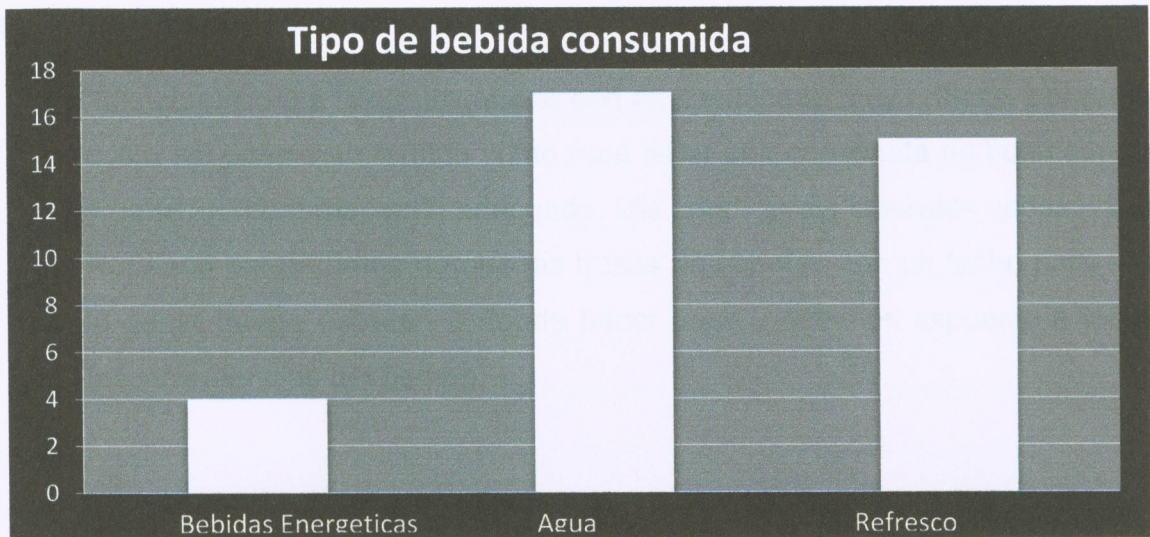
El estar tanto tiempo sentado, tener una mala alimentación e incluso no beber agua natural permite el aumento de problemas en los choferes, que no sólo se remiten a ser daños en lo físico (como el sobrepeso o la obesidad) sino que eso conlleva a problemas cardiovasculares, a generarse diabetes etc.

La alimentación de los choferes es muy sorprendente ya que 15 de los 25 encuestados tienen una alimentación no basada en los productos de la calle sino en comida hecha en casa. (Véase la Gráfica 14). En cuanto al tipo de bebida que pueden consumir también es sorprendente, ya que la mayoría también toma agua. (Véase la Gráfica 15).

Gráfica 14



Gráfica 15



En esta gráfica los choferes pudieron elegir más de 1 opción.

❖ PERCEPCIÓN DE LOS TRABAJADORES SOBRE SUS CONDICIONES DE TRABAJO.

Al hablar de condiciones laborales en el trabajo que desempeñan los choferes de la Ruta 38 es un poco más complejo de definir, ya que los choferes al especificar que su trabajo se trata más de un autoempleo por ese motivo no tienen condiciones laborales establecidas, sino que solamente es un empleo que permite la subsistencia día a día y que nada tiene que ver con los demás trabajos que ellos localizan como “normales”.

Algunos choferes al escuchar el término “condiciones laborales” inmediatamente piensan en una oficina, una fábrica, o algún otro trabajo que mantenga un horario definido, que tengan hora de comida, un salario establecido, que haya un sindicato, que tienen presentaciones etc. Algunos otros al escuchar el término, hablan de manera general sobre las condiciones de trabajo tanto de los choferes, como de los administrativos, los checadores y todo el cuerpo empresarial y las categorizan como condiciones de trabajo inadecuadas o malas. Los choferes tienen condiciones de trabajo, pero se manifiestan de manera diferente en todo el cuerpo de la Ruta, pero hay que dejar en claro que aún en el trabajo atípico se configuran las condiciones laborales.

Basándome en testimonios de algunas entrevistas, los choferes consideran que son malas sus condiciones laborales:

- “Mis condiciones laborales, o sea con mi camioneta, muy críticas, porque el costo del pasaje no reditúa como para tener una camioneta en buen estado y darle un mantenimiento adecuado. Mis condiciones laborales dadas por la Ruta son paupérrimas porque las bases no cuentan con un techo para que la gente pueda esperar, o donde hacer base y estamos expuesto a todas las inclemencias del tiempo.”

En este testimonio podemos considerar las condiciones laborales desde dos puntos:

a) Condiciones laborales propias del chofer, que tienen que ver directamente con su unidad de trabajo (tener una camioneta en buenas condiciones mecánicas y de limpieza), la cantidad de pasaje establecida por el gobierno (de donde surge el salario del chofer). También podemos pensar en las horas de trabajo que laboran los choferes (que van de las 10 a 16 horas en un día normal de trabajo), en su proceso de trabajo (respetar el recorrido establecido), etc.

b) Condiciones laborales establecidas por la empresa, aunque sean mínimas y que son deficientes; por ejemplo, el establecimiento del reglamento y que sus choferes lo conozcan y lo cumplan, la baja calidad de servicio por parte de los checadores en las diferentes bases, la irregularidad en las cuotas que se deben de pagar a los checadores y la obligación de comprar el seguro con la Ruta mediante el tarjetón semanal, la eliminación de un contrato laboral y la sola entrega de la concesión, etc.

Hay otro testimonio acerca de esto:

- “Pues, se podría decir que malas, porque los organizadores solo ven por sus beneficios, para ellos mismos, ya que, aunque somos concesionarios, no tenemos tantos beneficios como ellos”

De este testimonio, podemos decir que tan solo con lo que gana un checador al día pues llegar a ser más de lo que gana un chofer. Los administrativos tienen todo tiempo de permiso incluso los checadores. Un entrevistado me comentaba que el checador de Balbuena le pide permiso al presidente para ir a pagar sus servicios de luz, teléfono, entre otros, en horario de trabajo, y aún así no se le ha pedido que abandone su puesto de trabajo. Otro caso es que en la base de Moctezuma se llegan a amontonar las camionetas que están formadas, ya que en ese lugar hay otras tres Rutas más, por lo tanto llegan a cubrir hasta dos carriles de la avenida Zaragoza, lo que provoca que la policía infraccione a las camionetas de ruta que se encuentren estacionadas en el segundo carril, esto causado por la

mala atención que brinda al checador cuando está llenando las camionetas, ya que si la camioneta avanza los checadores comienzan a gritarle al chofer diciéndole que no tiene aún permiso para estar ahí, que se eche para atrás, les faltan al respeto, etc. La empresa al saber de esto no hace nada, y se ha dado el caso en el que el chofer por evitarse una infracción tenga que sobornar a los policías.

Así también evitándole un problema a la ruta, pero la ruta no responde o en dado caso le recupera el dinero perdido al chofer, sino que simplemente pide disculpas por el mal servicio de los checadores.

El siguiente testimonio:

- “Es que aquí es una empresa, pero aquí no hay salario, si hay un cierto reglamento. Aquí más que estar contratados es como un autoempleo, yo así lo veo, yo soy mi patrón, mi empleador y si trabajo y le echo ganas gano más y si no pues, esa es la situación.”

Retomando el inicio de este apartado, los choferes piensan que, al no ser un trabajo tradicional, no hay condiciones laborales, pero como lo hemos visto en toda esta descripción los choferes tienen condiciones laborales establecidas de manera distinta, pueden incluso establecerse de manera individual, por ejemplo:

- Número de vueltas por jornada laboral (esto dependerá del horario en el cual comience a trabajar el chofer).
- Reglamento (aunque no se tenga impreso, se conoce lo más básico, ya que desde que uno decide hacerse socio de la empresa lo hablan).
- Horario de Trabajo (también establecido por el chofer).
- Adquisición de la concesión.
- Pago de Tarjeta semanal.
- Pago a los checadores.
- Horario de comida (también lo establece el chofer, frecuentemente es entre vueltas).

- Salario (se gana de acuerdo al número de vueltas, número de pasajeros que se carga, horario de jornada laboral).
- Seguro vehicular.

Las condiciones laborales que se dejan de lado en esta empresa (seguro médico, buscar estrategias para que los choferes tengan horas de comida, un buen apoyo por parte de los administrativos y checadores, etc) o que son ineficientes, son las que dañan, provocan una mala organización, la poca preocupación por parte de la empresa y la falta de unión de los choferes para poder enfrentar estas problemáticas son principios que no permiten el buen desarrollo laboral y por lo tanto tienen consecuencias en la salud, trabajo y economía de los trabajadores.

Algunas de las preguntas que resultaron más sobresalientes, y que marcan la diferencia con los trabajos tradicionales, fueron sobre dos de las condiciones de este trabajo y son: la concesión y el salario.

Los choferes en la entrevista hablaron de cómo adquieren su concesión y se dieron las siguientes declaraciones:

- “Para adquirir la concesión compré una camioneta y de ahí los dirigentes de la Ruta según también ponen todo en orden y te dan una concesión que expide el gobierno del Estado de México, y te la venden en 1 pesos y que en dado caso el Estado de México te quisiera quitar la concesión también te pagarían 1 peso, ante el gobierno vale 1 peso, ante la Ruta vale más de 100 mil pesos”

Es decir, la concesión se va a componer tanto del permiso expedido por el gobierno del Estado de México, una camioneta, y las placas de servicio público.

- “Tuve la oportunidad de comprar, me traspasaron la concesión con todo y la unidad. Me salió alrededor de 65,000 pesos.”

Se puede entender que conseguir una concesión es hacer una inversión para obtener mayor capital, y que si al final no funciona esa inversión se puede recuperar mediante un traspaso o una venta de concesión.

Con respecto del salario y por lo tanto en la administración de sus ganancias, los choferes dijeron lo siguiente:

- “Yo tengo que trabajar dos turnos, 16 horas para poder ganar 400 pesos de las 4; 30 de la mañana a las 9:30 de la noche, 400 pesos como ganancia al día. No las administro, las uso en las prioridades del día y las necesidades sobrepasan esas ganancias, así que vivo debiendo uno o dos días anteriores.”
- “Si, bueno, con el contrato concesionario si es mayor lo que puedo ganar en la ruta que lo podría ganar en un trabajo de oficina con respecto a un salario mínimo que ellos ganan al día, pero con los cambios que existen en las concesiones actuales con la asociación a la empresa disminuyen las ganancias, aunque sigue conviniendo. Y pues ahora, ya no se pueden administrar gastos, lo que se gana sirve para vivir el día, se vive al día.”
- “Si, totalmente, considero que este trabajo me puede dejar mucha más ganancia que trabajar en un trabajo de oficina o alguna empresa, al día puedo ganar entre 450 y 600 pesos. En realidad, no he tenido muy buena administración que digamos, pero si me va bien no me quejo, solamente así he adquirido mis cosas, tengo un estilo de vida que no me podría dar con un trabajo en una fábrica o en otro empleo.”
- “Si, gano un poco más, en comparación con algunos lados más, donde he trabajado, he tenido otros trabajos.”

Un chofer, que trabaja durante todo el día, una jornada de 15 a 16 horas llega a generar alrededor de 1000 o 1200 pesos; sin embargo, se habla de una ganancia de 400 o 500 pesos libres, ya que de lo obtenido se separa de 300 a 400 pesos para la gasolina del día siguiente, y una cuenta que sirve para comprar refacciones, llantas, productos de limpieza para la unidad y mantenerla en buen

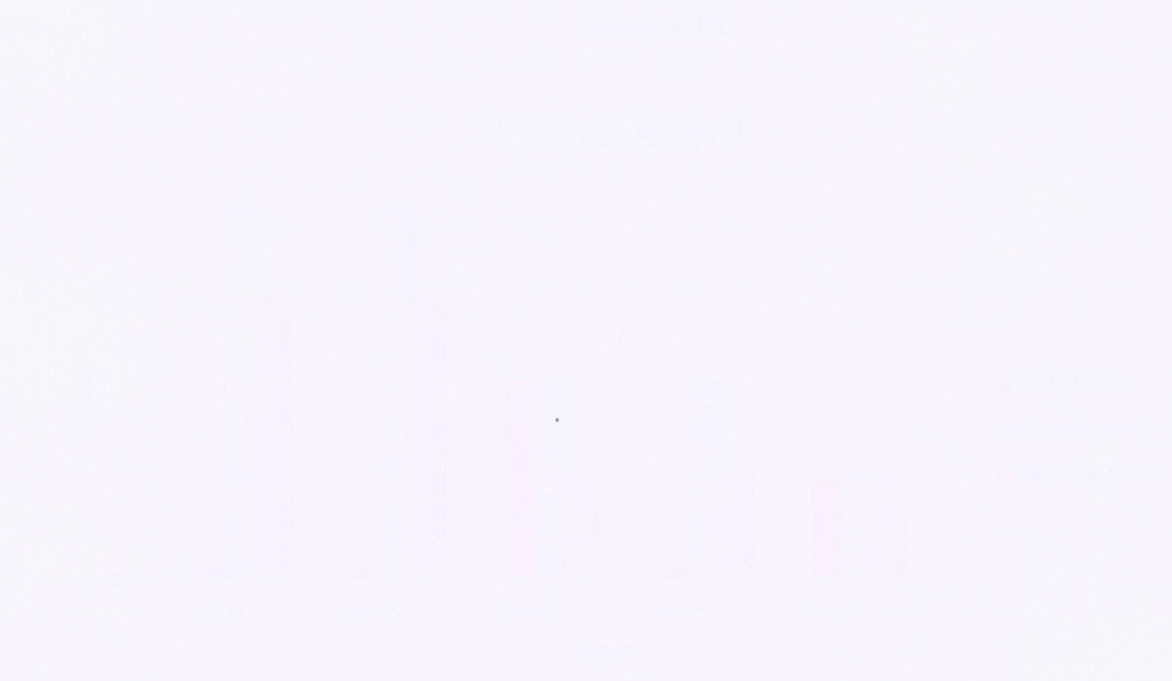
estado. Lo que un chofer puede juntar durante un día completo es mucho mayor a lo que podrían ganar en un trabajo de oficina o en una fábrica al día.

Por lo tanto, los choferes pueden ganar más dinero al trabajar en el transporte que en un trabajo de oficina.

Se puede ver que los choferes pueden ganar más dinero al trabajar en el transporte que en un trabajo de oficina. Esto se debe a que los choferes pueden ganar más dinero al trabajar en el transporte que en un trabajo de oficina. Por lo tanto, los choferes pueden ganar más dinero al trabajar en el transporte que en un trabajo de oficina.

Los choferes pueden ganar más dinero al trabajar en el transporte que en un trabajo de oficina.

El gráfico de barras muestra los ingresos de los choferes en diferentes ciudades.



Se puede ver que los ingresos de los choferes varían significativamente entre las ciudades.

El gráfico de barras muestra los ingresos de los choferes en diferentes ciudades. El eje horizontal representa las ciudades (Lima, Cusco, Arequipa, Iquitos, Tarma) y el eje vertical representa los ingresos en Soles (S/). Se comparan tres tipos de ingresos: Ingreso diario (S/), Ingreso mensual (S/) e Ingreso anual (S/).

Cruce de Variables.

Este apartado consiste en hacer un cruce entre los diversos indicadores que más importantes, los cuales pueden arrojar datos profundos e informativos sobre el campo de estudio elegido.

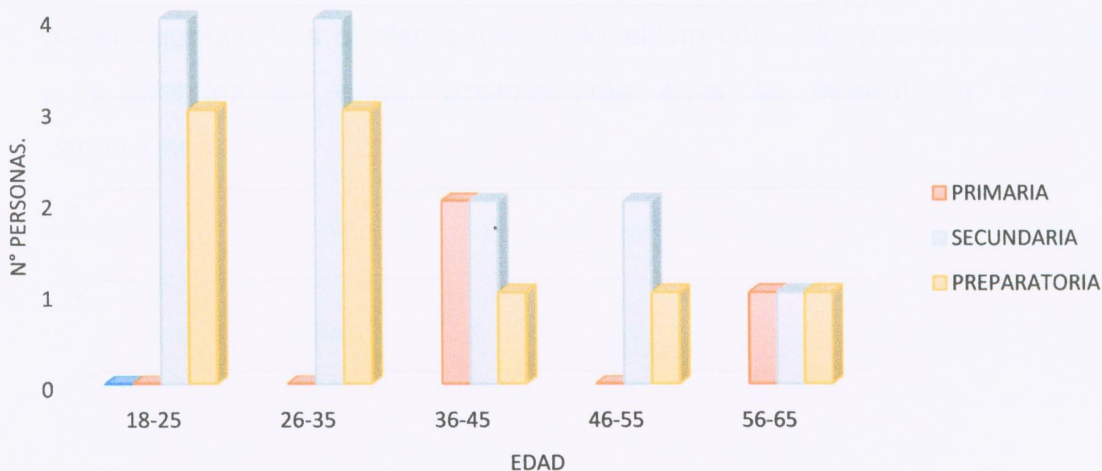
Se tomó el indicador de Edad para ser relacionado con los indicadores también propuestos como lo son: tiempo entre vueltas, número de vueltas, reglamento, satisfacción laboral, sanciones laborales, relación interpersonal con pasajeros, problemas con los pasajeros, descanso al día, horas al día sentado, consumo de comida, tipo de bebida consumida y salud laboral.

Los cruces arrojaron los siguientes resultados:

1) Cruce de Edad con Escolaridad (Véase la Gráfica 16)

Gráfica 16

ESCOLARIDAD



- a) A menor edad, es decir, los choferes más jóvenes, es posible que tuvieran la oportunidad de concluir sus estudios de preparatoria o incluso terminar una carrera técnica. Es más claro que con el paso de los años se ha incrementado la posibilidad para desarrollarse escolarmente en

comparación con el pasado, en el cual las personas solo podían concluir la primaria.

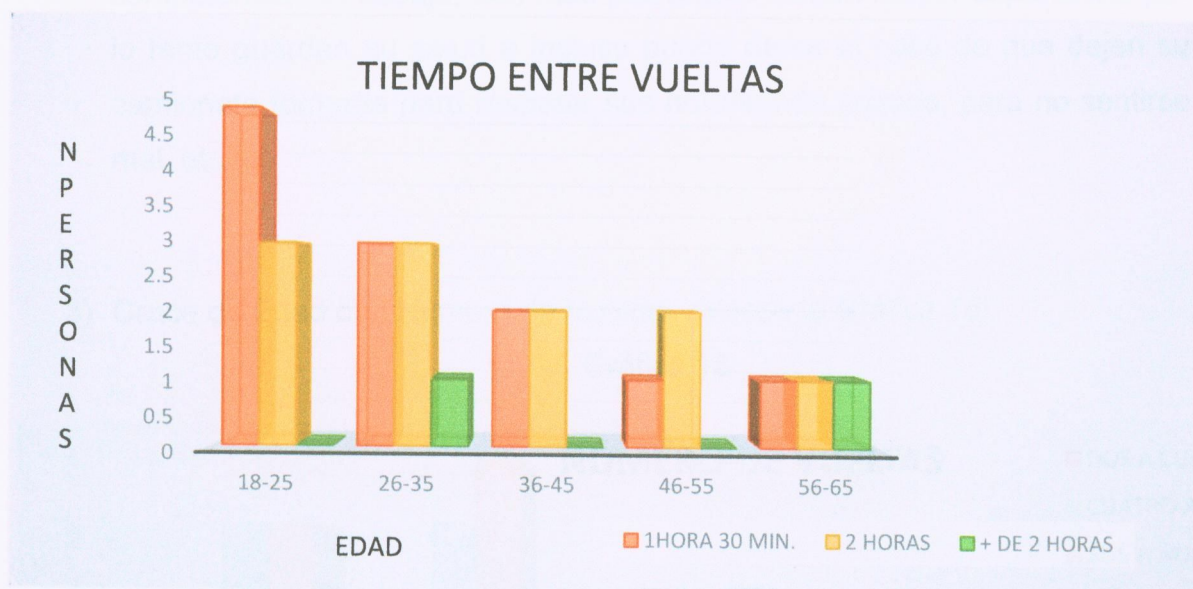
b) Es mayor el número de choferes que concluyeron solamente la secundaria. Incluso a pesar de la apertura de nuevas oportunidades escolares, podemos pensar que no continuaron con la preparatoria por falta de dinero, que haya existido desinterés por parte del chofer, que se haya tenido que meter a trabajar para ayudar a la familia o por el simple hecho de querer ganar dinero y salir adelante de esa forma. Se puede dar el caso de que los padres de los choferes también desarrollaron ese trabajo y por lo tanto los hijos siguen el mismo patrón de profesión.

c) Los choferes que se localizan entre los rangos de 36 hasta los 65 años vivieron en otra época, lo que determina porqué decidieron concluir la primaria y en algunos casos la secundaria. Como ya lo señalamos, por un lado, es la dificultad de poder ir a la escuela, otra es que las familias estaban acostumbradas a que los hijos ayudaran en los negocios familiares y que incluso en algunos casos solamente era necesario aprender a leer y hacer cuentas. Los choferes que se localizan con solo la primaria son los más grandes en edad, posiblemente ellos se enfrentaron a estas condiciones.

b) Los choferes entre los 36 y 45 años, que no son tan grandes, pero son ya adultos poseen más experiencia en su trabajo, por lo tanto, son más precavidos, pero también manejan a una velocidad considerable. Es probable que sean padres de familia y por lo tanto busquen generar más ganancia para subsistir y pagar los diferentes servicios del hogar (teléfono, agua, luz, escuela de los niños, gasto para la comida), por lo tanto, también entran en competencia con otras camionetas. Menciona un chofer lo siguiente: "Es que en varias partes: familia, pagos de luz, teléfono, renta, pagos de mantenimiento de camioneta, etc."

2) Cruce de Edad con Tiempo entre vueltas. (Véase la Gráfica 17)

Gráfica 17



- a) Los choferes jóvenes, por su edad, podemos decir que son más ágiles, extrovertidos, rápidos y que por otro lado esto puede ser en un sentido negativo ya que no se piensa prudentemente, no hay una preocupación por cuidar de los usuarios, entran en competencia con otras camionetas de otras bases que se dirigen hacia la misma dirección y por lo tanto intentan ganar el pasaje y obtener mayores ganancias y tiempo lo que resulta en poder hacer más vueltas.
- b) Los choferes entre los 36 y 45 años, que no son tan grandes, pero son ya adultos poseen más experiencia en su trabajo, por lo tanto, son más precavidos, pero también manejan a una velocidad considerable. Es probable que sean padres de familia y por lo tanto busquen generar más ganancia para subsistir y pagar los diferentes servicios del hogar (teléfono, agua, luz, escuela de los niños, gasto para la comida), por lo tanto, también entran en competencia con otras camionetas. Menciona un chofer lo siguiente: "Es que en varias partes: familia, pagos de luz, teléfono, renta, pagos de mantenimiento de camioneta, etc."

- c) Los choferes, adultos mayores, realizan su trabajo con más tranquilidad, ya que no tienen los mismos reflejos que antes, son precavidos, cuidan su unidad de trabajo, el pasaje y ya no entra en la competencia del pasaje, son más pacientes. Tienen mayor experiencia por lo tanto guardan su salud e incluso puede darse el caso de que dejen su camioneta formada para respetar sus horarios de comida, para no sentirse mal, etc.

3) Cruce de Edad con Número de Vueltas. (Véase la Gráfica 18).

Gráfica 18

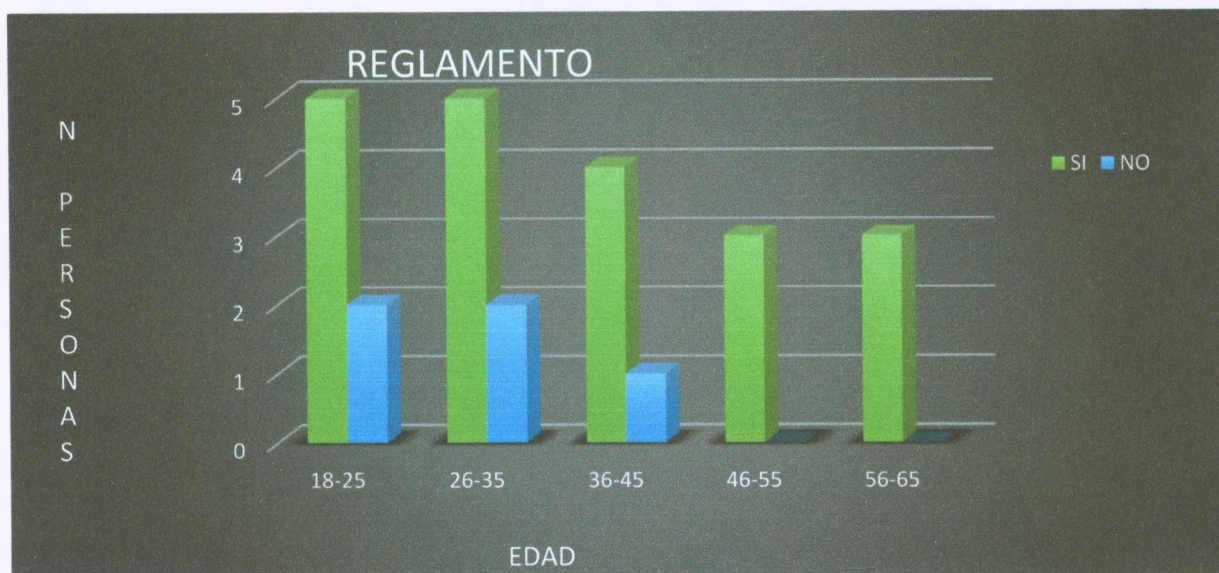


- a) El número de vueltas está en relación con la edad de los choferes, ya que, si son jóvenes, como lo mencionábamos arriba, tienden a manejar más rápido. Son los choferes que aprovechan todo el tiempo del día para trabajar y que pueden manejar unidades más nuevas, ya que poseen más capital para poder invertir en un vehículo, o que les podrá retribuir el costo de su unidad más la ganancia.
- b) No hay jóvenes que no hagan menos de 4 vueltas al día, aun cuando el rol de camioneta sólo permite que se trabaje medio día. Los choferes se esfuerzan por hacer mínimo 4 vueltas en esas ocasiones, pero a diferencia de los jóvenes, los choferes más grandes en todo el día solamente hacen de 2 a 4 vueltas.
- c) Son pocos los choferes que pueden hacer 9 o más vueltas al día, son aquellos que ya tienen mayor experiencia al volante, pueden empezar su

jornada desde las 4:30 de la mañana e incluso son los primeros en la base de Zauces, y terminan su jornada aproximadamente a las 11 u 11:30 de la noche, son ellos los que sacan mayores ganancias y darse una vida más cómoda.

4) Cruce de Edad con Reglamento. (Véase la Gráfica 19).

Gráfica 19



- Entre más jóvenes e incluso mayormente estudiados pueden presentar más interés en preguntar a los delegados y administrativos sobre su reglamento interno e incluso cuando hablan con el presidente sobre su concesión son ellos los interesados en preguntar en qué consiste para ser precavidos y saber qué hacer y que no, además de que es probable que sea su primer trabajo y no tengan experiencia en lo que puede marcar un reglamento interno.
- Los choferes mayores no saben o se interesan por el reglamento, ya que pueden tener más experiencia en conocerlo, por trabajar en otras bases o en trabajos similares.

5) Cruce de Edad con Satisfacción Salarial (Véase la Gráfica 20)

Gráfica 20



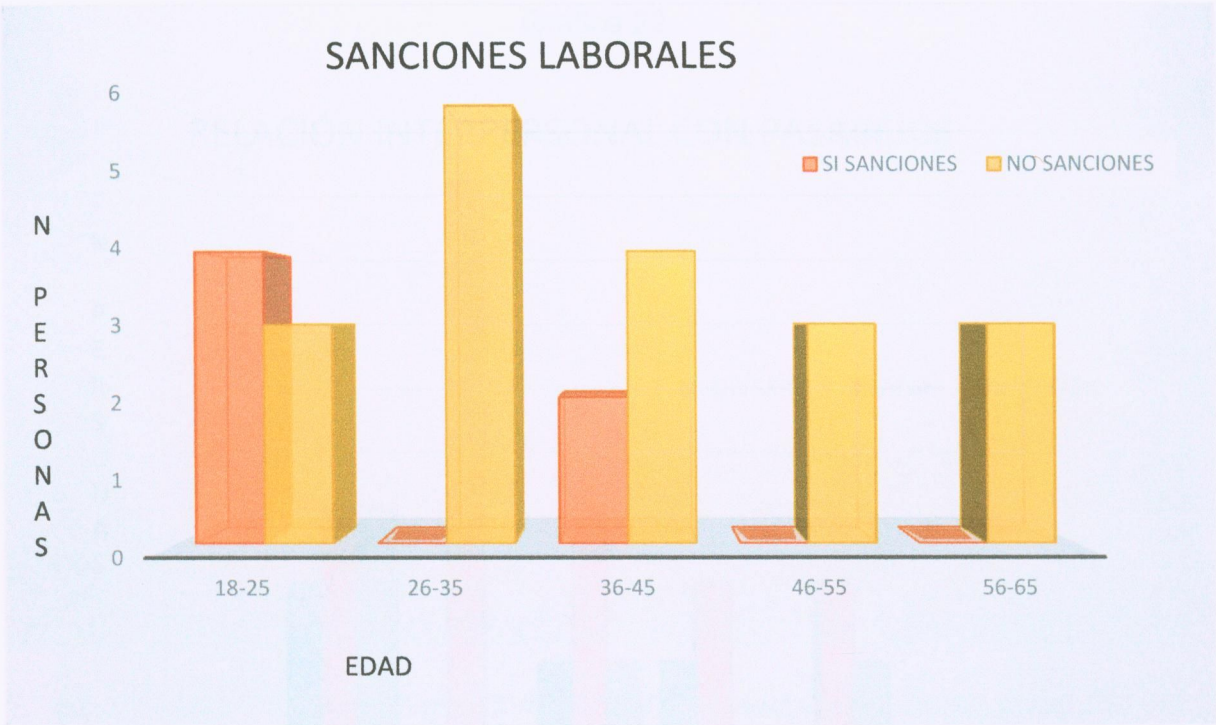
- a) Es impactante saber que los choferes más jóvenes se sientan satisfechos con lo que ganan, esto porque posiblemente en otros trabajos paguen menos de lo que ellos pueden ganar en una semana, por lo tanto, al sentirse satisfechos se quedan a laborar en la Ruta.
- b) Por otro lado, pueden sentir satisfacción ya que no hay tanta oportunidad de trabajo con la secundaria y preparatoria terminada, y si llegara a haber trabajo con la escolaridad que poseen pueden ser puestos con salarios bajos y con una cantidad de trabajo mayor posiblemente, estando limitado para mantener a su familia y por eso prefieren ser choferes.
- c) Los más adultos es posible que no se sientan tan satisfechos ya que por no hacer tantas vueltas no ganan lo que quisieran, sino que sobreviven

con lo que ganan, pero laboran en este trabajo por la poca oportunidad que pueden tener para tener otro trabajo.

Tabla 21

6) Cruce de Edad con Sanciones Laborales (Véase la Gráfica 21)

Gráfica 21

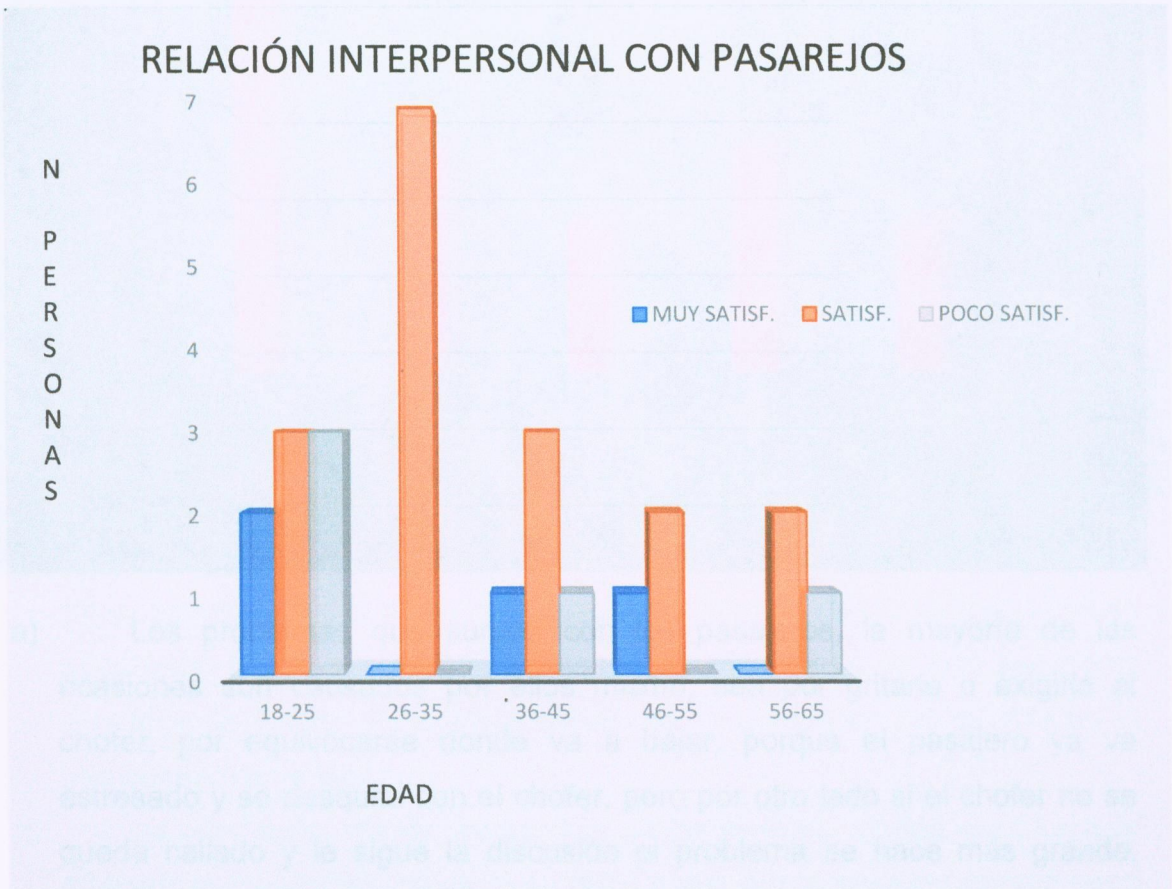


- a) Entre las edades de 18 a 35 años se le da una menor importancia a tener sanciones, la más conocida es irse de “Pirata” lo cual es no formarse en la Ruta y cargar por cuenta propia en el recorrido establecido y la sanción es no permitir que la unidad circule 1 día completo, la paren enfrente de la base y le coloque un letrero que diga “Castigado por pirata”. Por lo general es a los choferes más jóvenes que por evitarse formar la 1 hora y 30 minutos deciden irse por fuera.
- b) Para los choferes de mayor edad la situación es diferente, ya que estar sancionados es perder 1 día completo de trabajo lo que significa perder una fuerte cantidad de ganancia, perder el control de sus gastos del día y lo más importante descuidar a sus familias; por lo tanto, tienden a ser más

responsables, serios en su trabajo y cumplir con lo que se estipula en el reglamento, además de evitar problemas con los compañeros de trabajo y con la Ruta.

7) Cruce de Edad con Relación Interpersonal con Pasajeros. (Véase la Gráfica 22).

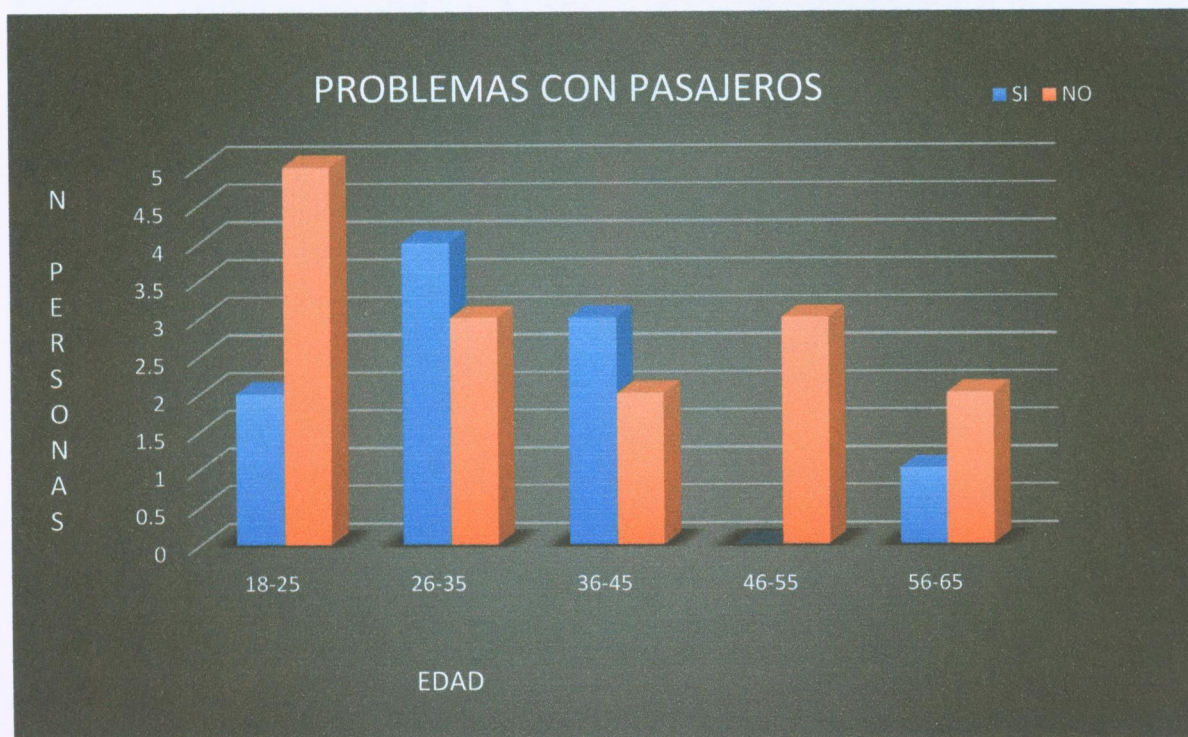
Gráfica 22



- a) Trabajar de chofer es mantener una muy buena actitud durante el día, para dar un buen servicio a los pasajeros y obtener buenas respuestas por parte de ellos, que por lo general es así. Los que ya tienen más experiencia tratan de llevar siempre una nueva relación con el usuario, aunque a veces el usuario no tenga la razón, esto por evitar problemas.

8) Cruce de Edad con Problemas con Pasajeros (Véase la Gráfica 23).

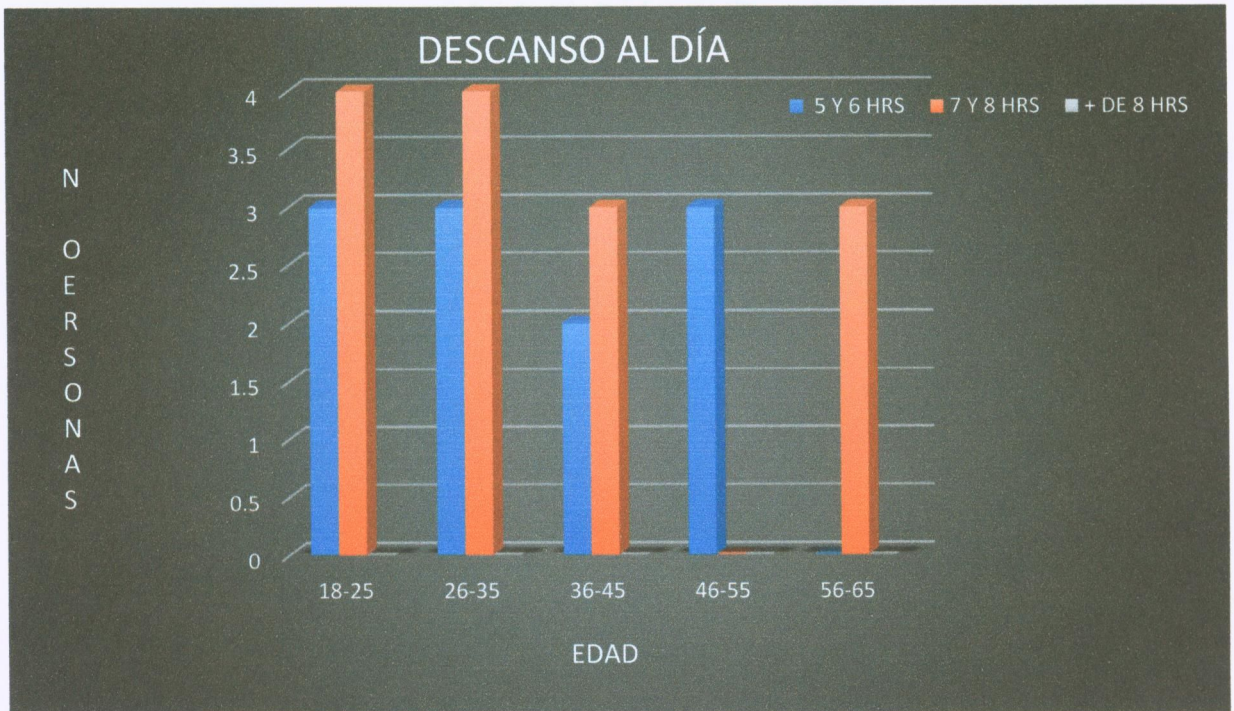
Gráfica 23



- a) Los problemas que surgen con los pasajeros, la mayoría de las ocasiones son causados por ellos mismo, sea por gritarle o exigirle al chofer, por equivocarse donde va a bajar, porque el pasajero ya va estresado y se desquita con el chofer, pero por otro lado si el chofer no se queda callado y le sigue la discusión el problema se hace más grande, también hay problemas en los cuales el pasajero le paga una cantidad menor de lo ya estipulado como pasaje dependiendo el destino al que se vaya al pasaje.
- b) Aunque haya problemáticas, aun así es menor la cantidad de choferes que se tienen que enfrentar a estas situaciones. La mayor parte de su jornada laboral y sus experiencias, los malos momentos con los pasajeros son mínimos.

9) Cruce de Edad con Descanso al Día. (Véase la Gráfica 24)

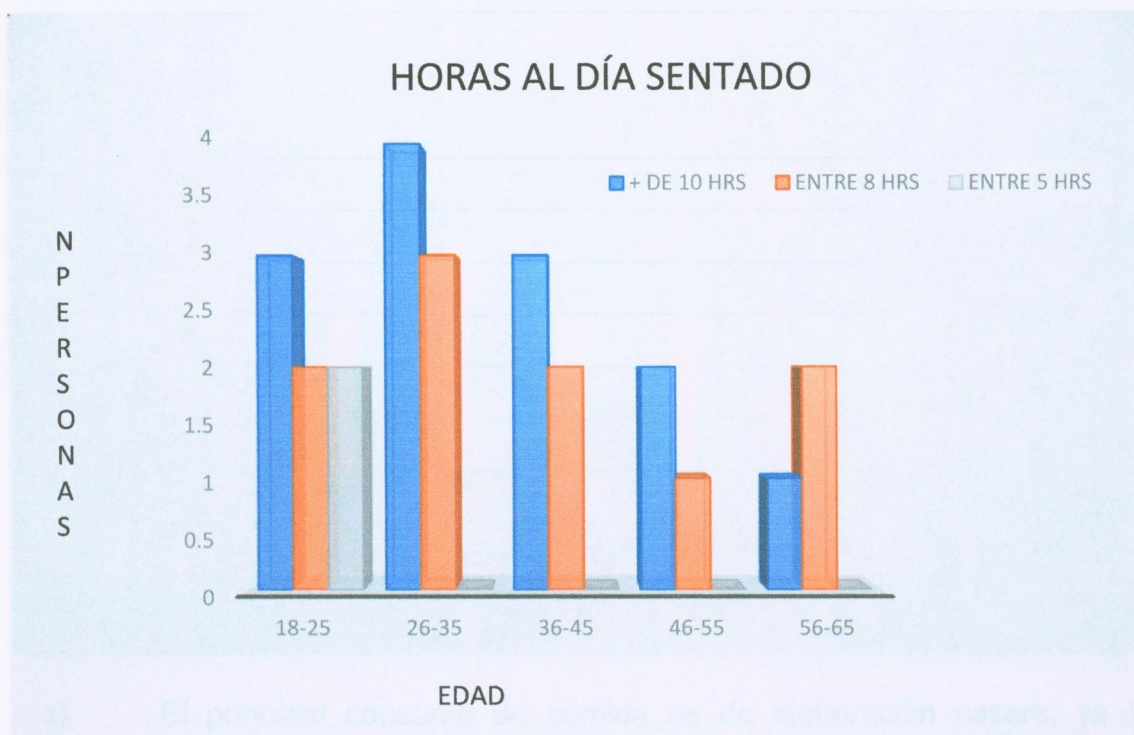
Gráfica 24



- a) Los choferes tratan de dormir las horas indicadas, aunque una parte de su descanso se debe a que pueden dormir en el tiempo libre en la base, esperando a cargar, recuperan energía de esta forma ya que sus horas seguidas de sueño, en algunos casos, no se completan por la hora en la que comienzan a laborar.
- b) La otra parte, mayor, se localiza en los jóvenes, siendo ellos los que descansan menos tiempo, pero se debe a que por la edad no sientan tanto el desgaste físico como en los adultos.

10) Cruce de Edad con Horas al Día Sentado. (Véase la Gráfica 25)

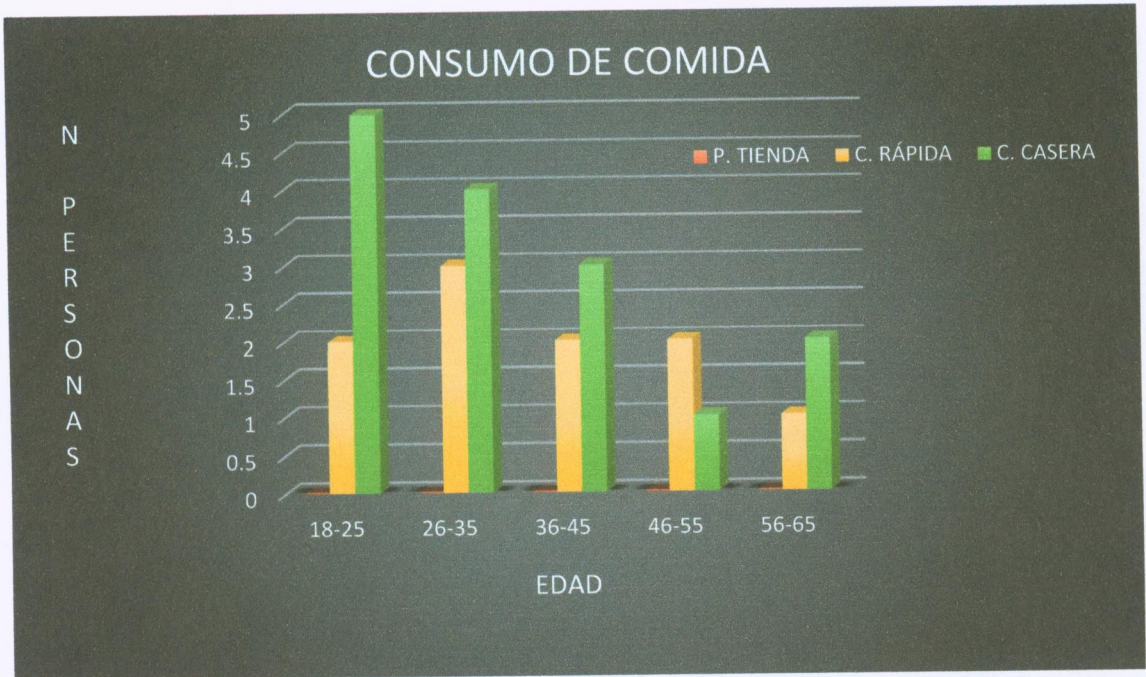
Gráfica 25



- a) Los choferes jóvenes por la misma resistencia física pueden pasar más de 10 horas sentados. La jornada más larga de trabajo va de 15 a 16 horas y por lo regular todo el tiempo es estar en la misma posición. Los jóvenes pueden resistirla, pero al pasar el tiempo pueden comenzar a tener molestias en su columna.
- b) Por otro lado, los choferes de más edad disminuyen el horario de su jornada laboral porque no aguantan estar ya tanto tiempo sentados, comienzan dolores muy fuertes, lo que les impiden trabajar cómodamente. Algunos de los choferes se han atrevido a adaptar su asiento a tal forma de que sea cómodo y no se lastime su columna y coxis.

11) Cruce de Edad y Consumo de Comida. (Véase la Gráfica 26)

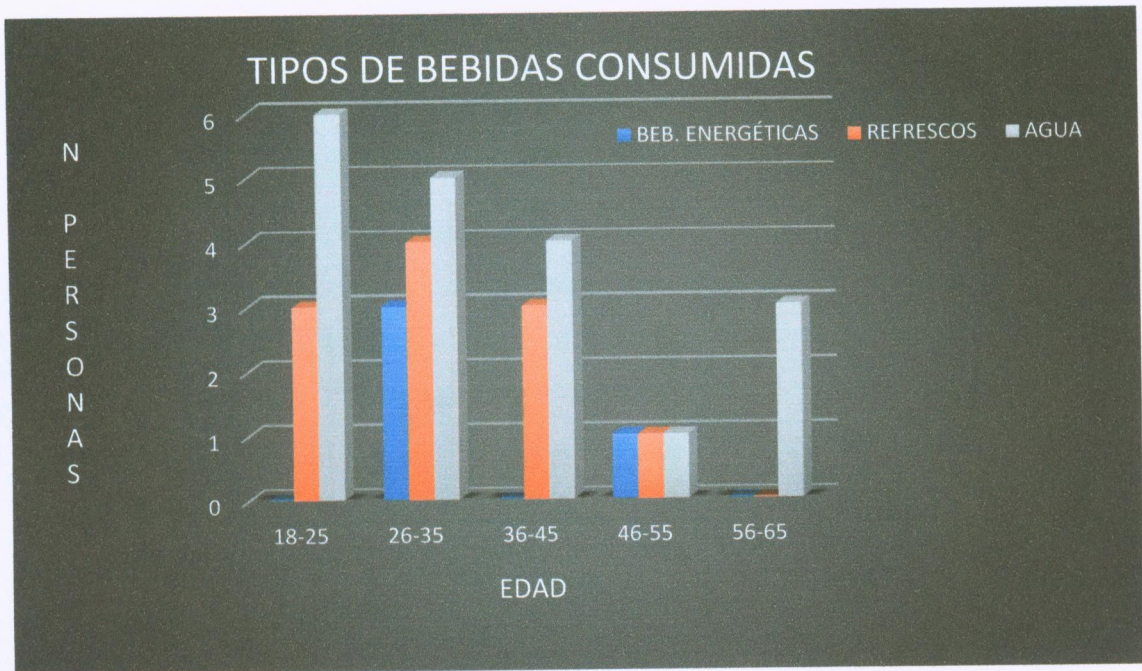
Gráfica 26



- a) El principal consumo de comida es de elaboración casera, ya los choferes viven cerca de la base, esto permite que tengan la facilidad de poder llevarse un recipiente con comida cada que ellos tengan la necesidad de comer. En todas las edades son altos los niveles de esta respuesta ya que prefieren consumir comida sana y adecuada.
- b) Cuando no se puede ingerir comida casera, los choferes optan por comprar tacos, tortas, quesadillas, pan, ya que las bases se localizan afuera de las estaciones de metro y por lo tanto en esos lugares nunca faltan ese tipo de alimentos, pero no lo hacen regularmente.
- c) Consumir comida que no sea casera aumenta la probabilidad de que cause alguna enfermedad estomacal, e incluso aumente la probabilidad de obesidad.

12) Cruce de Edad con Tipo de Bebida. (Véase la Gráfica 27).

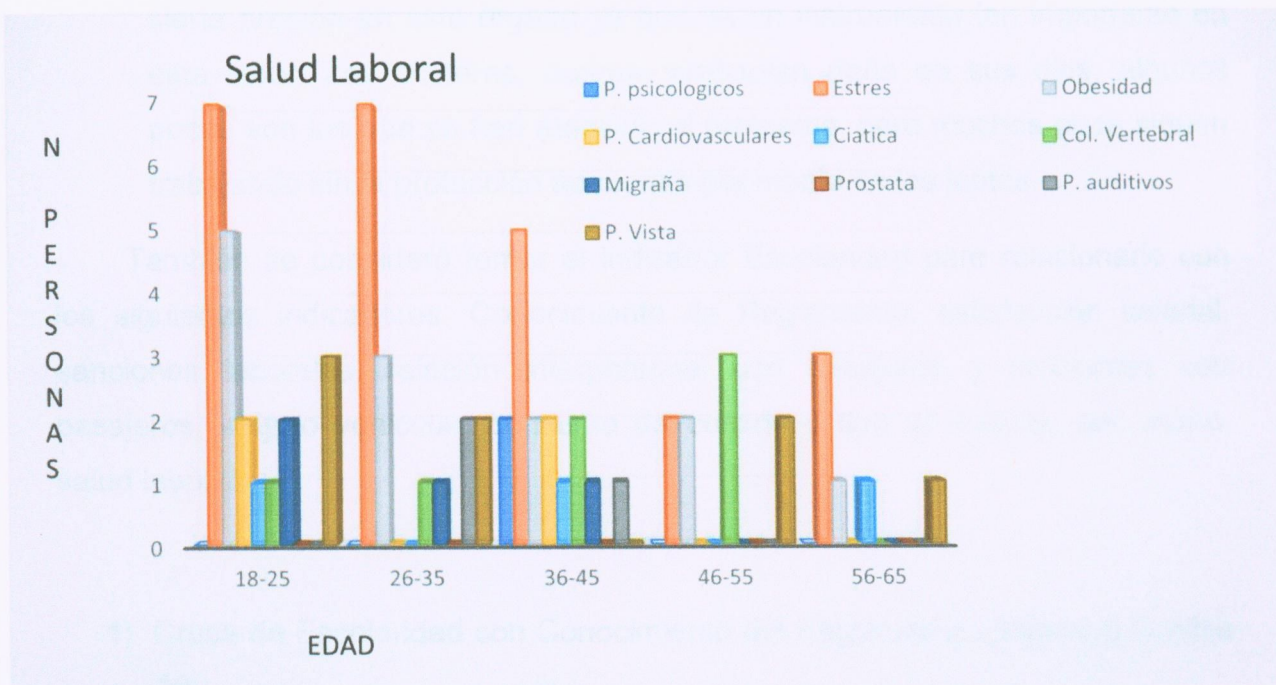
Gráfica 27



- a) Los choferes tratan de llevar un balance en lo que consumen, prefieren tomar agua y por la observación que di rápidamente tienen cargando demasiadas botellas de agua.
- b) La otra alta cantidad de choferes se encuentra a gusto por tomar refresco, pero generalmente no se puede evitar el consumo de esta bebida y principalmente la Coca Cola. El refresco puede incluso utilizarse como una fuente de energía como en el caso de las bebidas energizantes (que son consumidas en menor medida). Su alto grado de azúcar permite que los operadores están más despiertos y activos.

13) Cruce de Edad y Salud Laboral. (Véase la Gráfica 28).

Gráfica 28



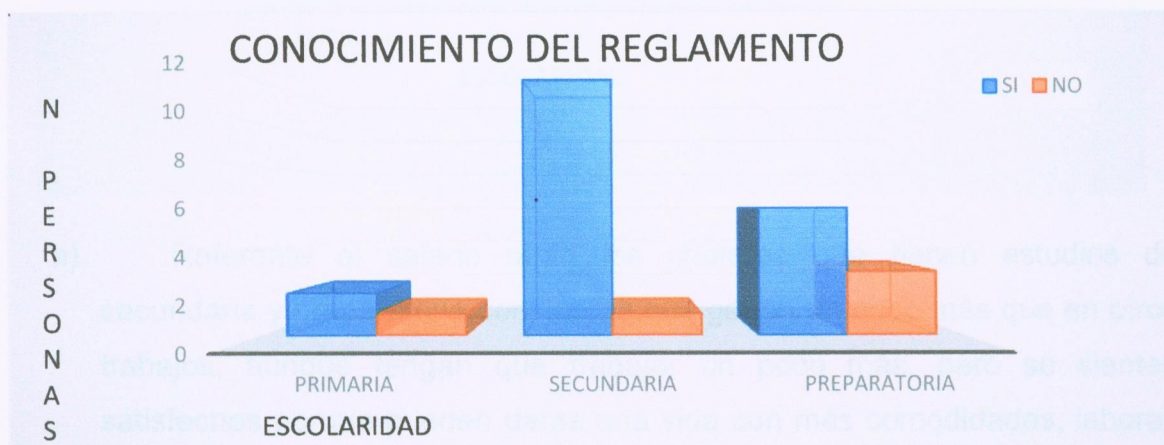
- a) La ruta al no proporcionar condiciones laborales sobre la salud lo que tenemos es una amplia gama de enfermedades a las que se enfrentan los choferes en todas las edades, las más fuertes son: el estrés y la obesidad. Estas dos enfermedades son factor para que se desarrollen otras y más peligrosas. Con el estrés se puede llegar a desarrollar algún problema cardiovascular, como la hipertensión, que si no se atiende puede provocar paros cardiacos, derrame cerebral, parálisis facial, etc. Por otro lado, con la obesidad se dan problemas de columna vertebral y de la ciática. Si los choferes están constantemente bajo presión por ganar el pasaje, poner atención en cómo manejan, si tienen problemas con los pasajeros, con los checadores y administrativos, estar al pendiente de librar cualquier accidente, y si sumamos los posibles problemas económicos, familiares, psicológicos, emocionales, se puede dañar la salud del chofer. Otro gran factor es la alimentación, pues aunque coman sanamente, comida casera, pueden enfermar porque no hay un horario establecido para la comida, lo cual daña gravemente el organismo y su equilibrio.

- b) Otro problema que me pareció importante resaltar son las complicaciones de la vista a causa de las luces de los autos, de poner cierta presión en este órgano ya que es un instrumento tan importante en esta labor. Los choferes, aunque presentan daño en sus ojos, algunos pocos son los que se han atendido el problema, pero muchos otros siguen trabajando sin la protección adecuada por medio de los lentes.

También se consideró tomar el indicador Escolaridad para relacionarlo con los siguientes indicadores: Conocimiento de Reglamento, satisfacción salarial, sanciones laborales, relación interpersonal con pasajeros y problemas con pasajeros, seguro vehicular, consumo de comida y tipo de bebida, por último, salud laboral.

- 1) Cruce de Escolaridad con Conocimiento del Reglamento. (Véase la Gráfica 29)

Gráfica 29



- a) El nivel de respuesta a este indicador se puede considerar con base al interés y curiosidad de los choferes. Los que concluyeron la primaria puede ser que no les interese ya que enfocan sólo en su trabajo y obtener ganancias. Los choferes que concluyeron con la secundaria, al tener más despierta la curiosidad, se interesan más por preguntar e intentar hacer cambios mediante la aportación de ideas a la ruta para la mejora de la

misma empresa. Y por último, los que concluyeron la preparatoria pueden incluso ser más críticos y presentarse en contra de las reglas establecidas, así como atreverse a exigir mejores condiciones de trabajo y las reglas que se presentan en la Ruta.

2) Cruce de Escolaridad con Satisfacción salarial. (Véase la Gráfica 30)

Gráfica 30



- a) Referente al salario tanto los choferes que tienen estudios de secundaria y preparatoria consideran que ganan un poco más que en otros trabajos, aunque tengan que trabajar un poco más, pero se sienten satisfechos porque pueden darse una vida con más comodidades, laboran en un trabajo que exige presión, pero no están bajo las órdenes de alguien y que pueden ganar dinero, aunque den pocas vueltas. Es un empleo de alguna forma flexible, ya que el chofer es su propio patrón.

3) Cruce de Escolaridad con Sanciones Laborales. (Véase la Gráfica 31)

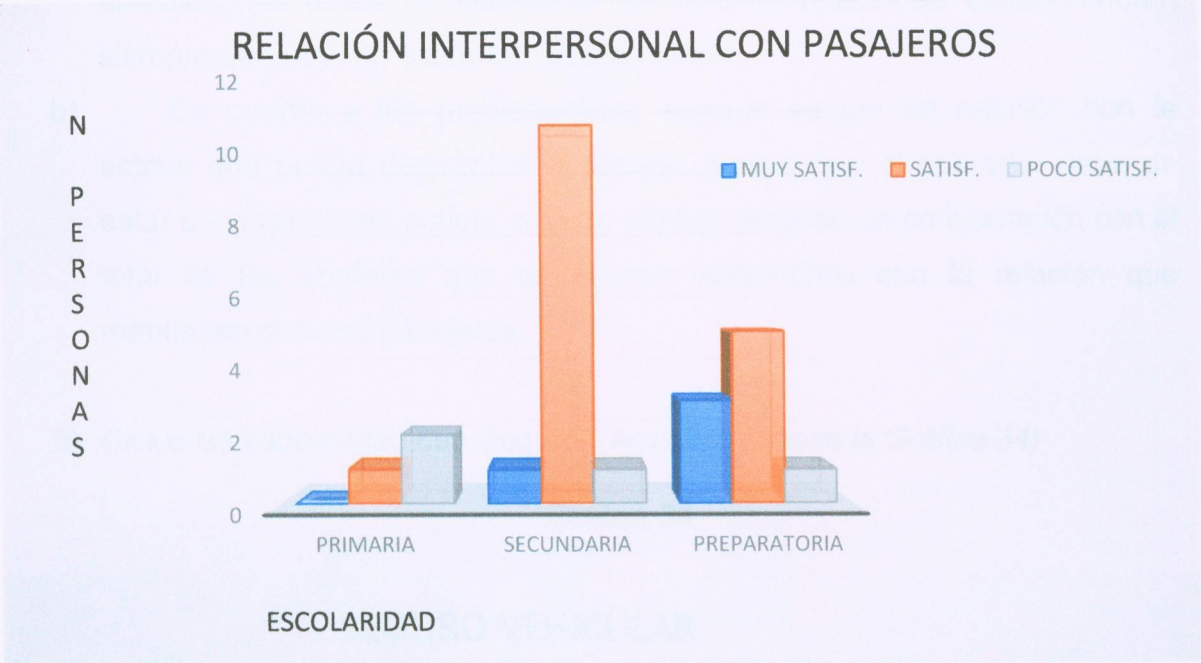
Gráfica 31



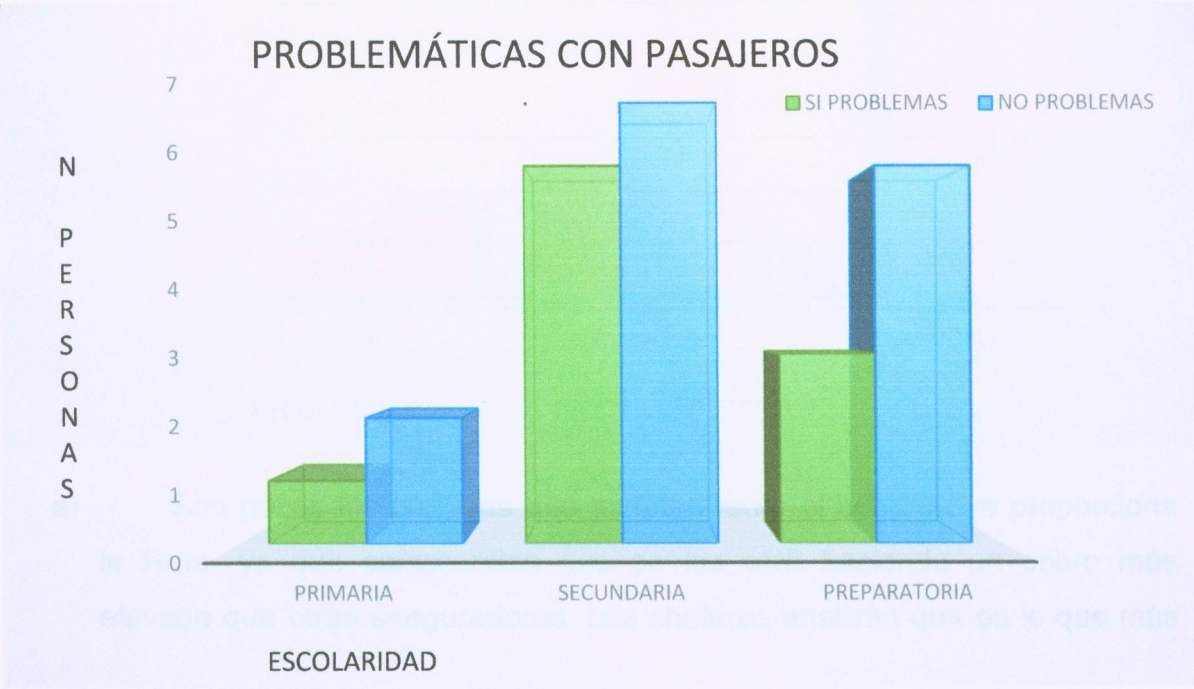
- a) Los niveles más altos de respuesta de termino de estudios se localizan en secundaria, y son pocos los que han tenido sanciones, esto se puede deber a que los valores se enseñan desde la familia y la responsabilidad se ejerce. Como responsables está no faltar al reglamento tanto por la empresa y por los compañeros de trabajo ya que cuando se van de "piratas" se considera como un tipo de robo.

4) Cruce de Escolaridad y Relación Interpersonal con pasajeros. (Véase la Gráfica 32) y Escolaridad con Problemáticas con pasajeros (Véase la Gráfica 33)

Gráfica 32



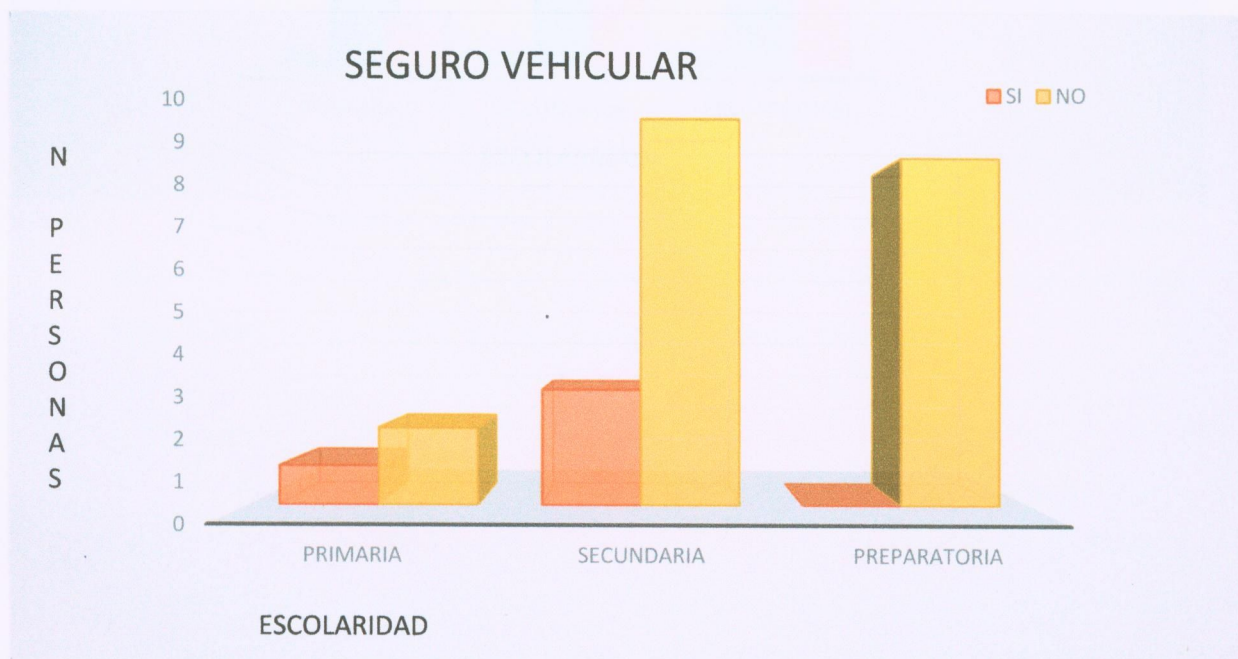
Gráfica 33



- a) Al concluir con la secundaria y la preparatoria hay una mayor capacidad de interacción social, ya que uno aprende a expresarse y a comunicarse además que se afirman los valores morales. Esto influye en la comunicación que puede tener los choferes con sus pasajeros, que sean amables, se busca el desarrollo de buenas relaciones usuario-chofer, siempre se tratan de evitar las problemáticas.
- b) En cuanto a las problemáticas, aunque surgen en relación con la actitud que pueda desarrollar el pasaje, puesto que el operador debe de estar con una buena actitud, son en menos cantidad en comparación con el total de los choferes que se sienten satisfechos con la relación que mantienen con sus pasajeros.

5) Cruce de Escolaridad con Seguro Vehicular. (Véase la Gráfica 34)

Gráfica 34

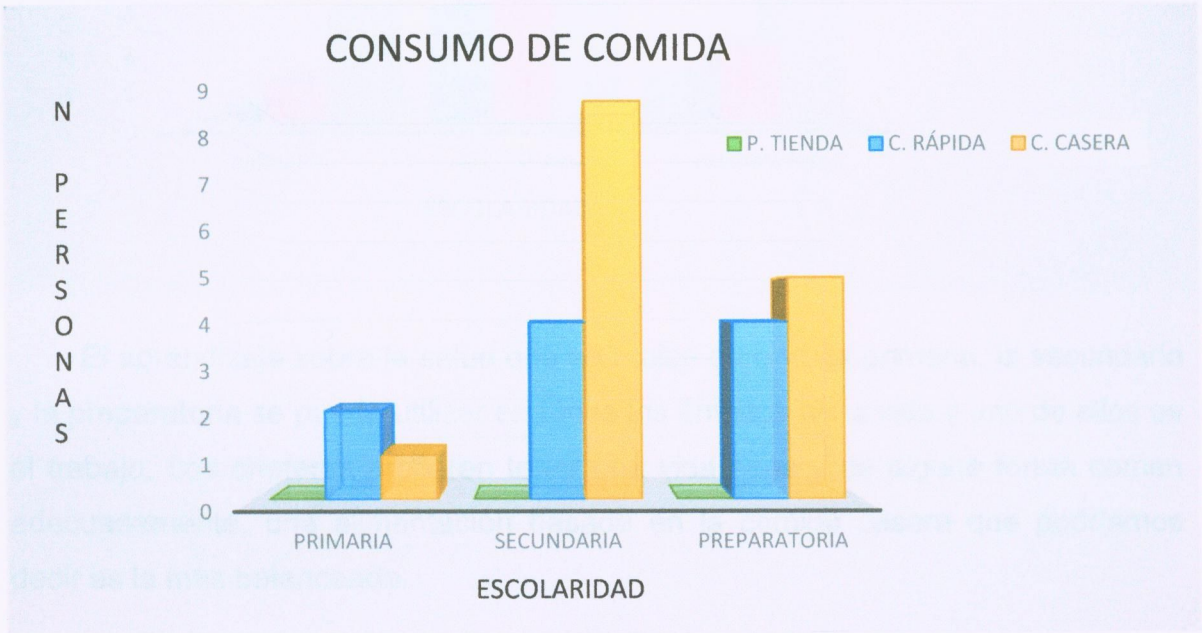


- a) Son pocos los choferes que aceptan tener el seguro que proporciona la Ruta, ya que comprenden que se les está haciendo un cobro más elevado que otras aseguradoras. Los choferes analizan qué es lo que más

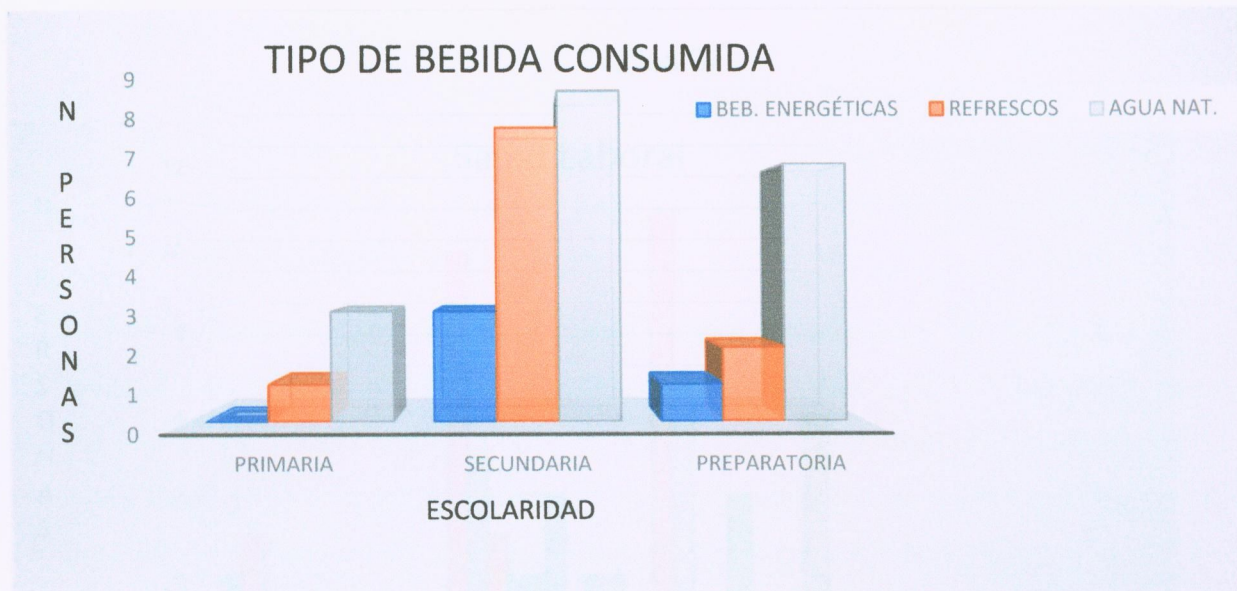
les conviene y es posibles que este análisis y el pensar de manera critica se deba a su experiencia laboral y su nivel educativo.

- 6) Cruce de Escolaridad con Consumo de Comida (Véase la Gráfica 35) y Consumo de Tipo de Bebida (Véase la Gráfica 36).

Gráfica 35



Gráfica 36

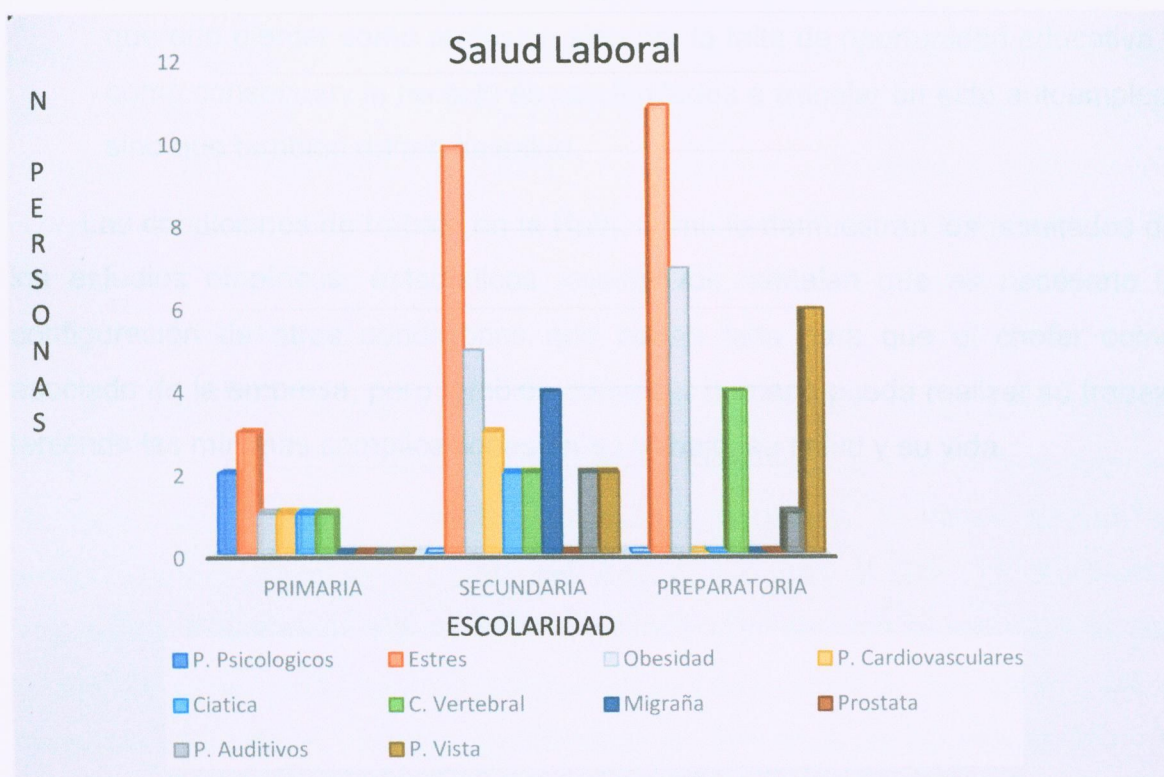


El aprendizaje sobre la salud que se recibe durante la primaria, la secundaria y la preparatoria se puede utilizar en todos los ámbitos de la vida y uno de ellos es el trabajo. Los choferes prefieren tener una vida sana y de alguna forma comen adecuadamente, una alimentación basada en la comida casera que podríamos decir es la más balanceada.

- a) En cuestión del tipo de bebida que se consume se sabe que como algo casi obligatorio es tomar 3 litros de agua diario. Los choferes hacen caso a esto ya que es la principal bebida durante su trabajo.

7) Cruce de Escolaridad con Salud Laboral (Véase la Gráfica 37)

Gráfica 37



- a) Tanto al estudiar cómo al trabajar se viven altos niveles de estrés, por lo tanto, los choferes que tuvieron la oportunidad de concluir estudios en secundaria o preparatoria saben trabajar bajo presión, aunque éste les genere un daño durante su vida produciendo problemas como enfermedades cardiovasculares y migraña.
- b) Al estudiar se puede tener una mayor capacidad de análisis, por lo tanto los choferes tratan de ser precavidos, pero al desarrollar un trabajo tan bajo en actividades físicas puede generar obesidad, además de la falta de un horario específico para comer y el tipo de comida que se consume,
- c) Si los choferes tuvieran una mayor escolaridad posiblemente tendrían otro tipo de trabajo, aunque ganaran menos, tendrían un horario que les permitiera hacer ejercicio, comer a horas adecuadas, descansar mejor, pero los choferes prefieren arriesgar su salud y ganar un poco más, además de

que la salud se afectaría menos si tuvieran condiciones de trabajo que trataran estas problemáticas.

- d) Es probable que los que trabajan en la Ruta tengan este trabajo no por quererlo ejercer como profesión sino por la falta de oportunidad educativa y como consecuencia no solo se ven limitados a trabajar en este autoempleo, sino que también dañan su salud.

Las condiciones de trabajo en la Ruta, como lo demuestran los resultados de los estudios empíricos, estadísticos, cualitativos, señalan que es necesario la configuración de otras condiciones que hacen falta para que el chofer como asociado de la empresa, pero también como ser humano pueda realizar su trabajo teniendo las mínimas complicaciones en su trabajo, su salud y su vida.

CONCLUSIONES

De acuerdo con los estudios sociológicos, aún hay influencia en tomar como referencia o base las teorías de la sociología europea y así también una forma de entender lo que acontece no solamente en los países pertenecientes a ese continente sino para interpretar la realidad de los países que no poseen el mismo contexto, las mismas características sociales, políticas, económicas, poblacionales, culturales, etc. Hemos caído posiblemente en el error de tratar de ver el mundo a través de las teorías europeas en todos los campos sociales y uno de ellos es el del trabajo.

El materialismo histórico de Marx, en este sentido, nos ayudó a comprender de qué manera se ha ido transformando la situación laboral y social a lo largo de los siglos en Europa y junto con el desarrollo de las diferentes formas de producción sobresaliente a finales del siglo XIX y todo el siglo XX (Fordismo, Taylorismo, Toyotismo) nos hemos reducido a entender que la situación laboral solamente se ha dado bajo una sola forma que es: empleador- empleado, y que a través de esa relación surgen las condiciones laborales del trabajador (tipo de trabajo típica); pero, ¿qué es lo que pasa cuando la relación empleador- empleado desaparece y las personas buscan la forma de subsistir? Nuestra investigación atiende ese cuestionamiento.

Es necesario que hagamos sociología de acuerdo con el contexto en el que nos encontramos. México es un caso extraordinario y todos los países latinoamericanos, ya que su desarrollo no ocurrió tal como lo planeó Marx. Nuestra historia es diferente y por lo tanto cambian las condiciones sociales a estudiar.

Como ya lo señalábamos, México es un país en el que se han desarrollado otras formas de empleo. No cabe duda de que existe el trabajo típico, pero no es el que lidera, sino el que tiene mayor presencia y peso en nuestra sociedad es el trabajo atípico. Es urgente que se estudie sociológicamente el caso mexicano en este sentido, ya que la población que está bajo este tipo de labor, que va del 60 al 65%, se encuentra bajo una serie de complicaciones económicas, de salud, y de calidad de vida por la falta de condiciones laborales que puedan atender sus

necesidades y que al cumplir con una labor deberían de realizarla en condiciones idóneas.

El estudio de los trabajos atípicos y de las condiciones laborales debería de aumentar y de concluirse con argumentos más analíticos, precisos y profundos. Si México está viviendo bajo estas condiciones, los sociólogos somos los encargados de generar estudios e investigación que aporte soluciones y alternativas que ayuden en la mejora de la calidad de vida. Es decir, se solicita que se recupere el estudio sociológico en el campo del trabajo atípico en México y en aquellos países que no se localizan contextos y características similares a los europeos. Por tanto, como ya lo han señalado algunos sociólogos contemporáneos, sería una posible solución tomar cierta distancia crítica de la sociología europea y procurar desarrollar una sociología plenamente mexicana y latinoamericana, es decir, para entender y resolver las complicaciones sociales. Se necesita hacer una sociología diferente.

Por otro lado, el trabajo atípico viene a ser una alternativa que toman aquellos que deben enfrentar el desempleo, las limitaciones y problemáticas laborales que está trayendo consigo el modelo económico neoliberal en el cual los salarios cada vez son más bajos y las condiciones laborales más inestables e inseguras. Los choferes que fueron entrevistados son ejemplo claro de esto, ya que ellos mismos comentaban que trabajar en la Ruta les dejaba una mayor remuneración que trabajar en alguna fábrica u oficina, ya que en algunos casos los choferes antes de ejecutar esta labor estuvieron contratados en labores típicas.

Los trabajos atípicos como alternativa conllevan consecuencias que se presentan en la vida de los trabajadores. Para aumentar los ingresos tienen que trabajar durante una jornada laboral de más de 10 horas, exponerse a riesgos (accidentes vehiculares), enfermedades, inseguridad, etc. El trabajo atípico pasa a ser una alternativa, pero no es totalmente positiva o beneficiosa; por ello, es necesario, reitero, recuperar la investigación de trabajos atípicos y sobre condiciones laborales, se requieren soluciones para la mejora de la calidad de vida de personas que participan en este tipo de trabajo.

El estudio de las rutas de transporte público son las que más se utilizan día con día para la movilidad social (60% de los viajes son por medio de las Rutas), por esta razón, el número de choferes ha ido incrementando con el paso de los años y un dato importante es que no solamente hay población adulta laborando, sino que hay una alta cantidad de jóvenes. Los trabajos atípicos son respuesta tanto de la falta de oportunidad laboral y de la dificultad aun existente de estudiar la preparatoria y universidad, así como de la preferencia de la población social por obtener ingresos de manera más simple sin la necesidad de tener una preparación profesional. Esto también es causa del modelo económico por la existencia de la competencia entre profesionistas, la alta demanda en experiencia y los bajos salarios, a pesar del grado académico que una persona posea.

La problemática principal de esta investigación es precisar cómo se logran configurar las condiciones laborales en los trabajos atípicos, tomando como caso de estudio la Ruta ya mencionada. Pudimos encontrar una gran relación en diversos factores sobre los cuales se llevó a cabo el análisis y localizamos una fuerte interrelación entre tres niveles que permiten la construcción de las condiciones laborales en esta labor.

Los trabajos atípicos, en el caso que nosotros tomamos, no están totalmente regulados por el gobierno, por la empresa o la organización ni por las personas que se localizan trabajando. La entrega de concesiones y las reglas que marca la Secretaria de Movilidad y demás instituciones aportan algo a la construcción de las condiciones, así como el Reglamento aportado por la empresa, pero también la participación de los choferes en tanto sus hábitos, sus propias reglas que establecen por la convivencia, es decir, todo aquello que pertenece a la **cultura laboral** que se lleva día con día. Son tres niveles los que se relacionan para que este trabajo atípico pueda contar con condiciones laborales, pero esto no quiere decir que sean benéficas a los trabajadores, tampoco que los choferes no necesitan de una mayor atención para la mejora de sus condiciones, sino todo lo contrario: se busca que sean condiciones de calidad, que sean decentes (como lo

menciona la propuesta hecha por la OIT) y que se ocupen de una de las mayores preocupaciones en los trabajos atípicos que es la salud de los trabajadores.

Los niveles de análisis funcionan unidos (macro, meso, micro), y podríamos considerar que este tipo de esquema, el cual presentamos en el capítulo 2, se podría utilizar también para explicar las condiciones laborales de otros trabajos que tienen similitudes al de nuestro estudio. El aporte sociológico se encuentra muy puntualizado en este campo y es que las condiciones laborales no surgen de las estructuras, tampoco de los sujetos, sino surgen de la relación entre ambos. Es una relación estructural-subjetiva.

Por lo que respecta al tema de salud, también ha sido poco estudiado, no se le ha tomado el interés que requiere. Las enfermedades que más atacan a los trabajadores son el estrés, la obesidad, los problemas cardiovasculares, enfermedades que son generadoras de otras. Debido a ello, es necesario atender esta problemática y como sociólogos podemos apoyar a la sociedad mediante investigaciones y ofrecer soluciones a la organización y que pueda emplear para apoyar a su población laboral. Los sociólogos pasamos a ser doctores que atienden los problemas sociales, pero necesitamos del apoyo de aquellas organizaciones de las cuales detectamos el problema para atenderlo.

La ruta que hemos escogido para nuestro estudio tiene diferentes niveles, así que la problemática de las condiciones laborales y de la salud es uno de los tantos que se pueden localizar en la organización. Pero hay muchas más secciones en la organización de la Ruta de las cuales podemos hacer más investigación para localizar las debilidades de la empresa y pueda emprender un camino para solucionarlos. La ruta es un mundo de relaciones sociales, relaciones de poder y dominación, problemáticas de corrupción y robo, entre otras, que son generadoras de problemáticas a nivel del campo laboral y necesitan ser solucionadas.

Para finalizar, el trabajo de campo realizado nos arrojó mucho datos e información después del análisis, y lo que observamos es que los choferes viven las consecuencias, de manera muy visible, de la mala administración, la poca

atención que se ha brindado a los trabajadores y asimismo de la calidad de las condiciones laborales con las que cuentan.

Los choferes, algunos, han puesto atención a la situación laboral en la que se encuentran, la mayoría desconocen lo que acontece pues solo se han dedicado a realizar el proceso de trabajo. No se han detenido a pensar en la situación sociolaboral que viven en su diario vivir, simplemente se dedican a dar vueltas durante 15 a 16 horas al día. Es de preocupación que haya una gran cantidad de jóvenes laborando en este trabajo y no se interesen por transformar su condición laboral. El desinterés es un enemigo claro de los choferes de la Ruta.

Los trabajadores están expuestos a irregularidades, desinformación. Para cambiar la situación solamente los choferes son los que pueden actuar, junto con alguien que los oriente (papel del sociólogo), se necesitan integrar en comunidad. Si la integración existe para jugar baraja o para hacer bromas entre ellos, se podría buscar la estrategia para que esa integración y comunicación se utilice para formar el dialogo con ellos y apoyarlos en la transformación de su realidad sociolaboral. Que los trabajadores sean quienes animen a su delegado para que sea la voz de la comunidad laboral y no solamente sea una pieza más de la administración de la Ruta.

Como toda investigación social, no podemos tener un fin, ya que conforme se va desarrollando la información vamos teniendo en cuenta que surgen demasiados temas que es imposible abarcar. En esta investigación resaltan algunos puntos clave para desarrollar otras investigaciones sobre el mismo campo y podrían ser los siguientes:

- a) Conforme va avanzando el tiempo las regulaciones oficiales en cuanto a transporte pueden cambiar; por lo tanto, se tendría que hacer una actualización de la información en cuanto a movilidad tanto en el Estado de México como en la Ciudad de México, haciendo cambiar toda la modalidad de transporte aquí señalada. Posiblemente en un futuro ya no haya un permiso para que las camionetas puedan transitar en estos dos espacios, sino que lo hagan libremente o al contrario pueden surgir permisos o

cambios regulatorios en los que el transporte solo sea el establecido por el gobierno mexicano eliminando las Rutas de servicio público.

- b) Otro punto interesante que estudiar es la parte subjetiva, es decir, una investigación basada en los usuarios de la Ruta 38, para conocer más a detalle las problemáticas que los usuarios encuentran específicamente en el servicio que brindan los choferes.
- c) Desarrollar investigación en cuanto al trabajo en choferes quienes no son propietarios de camionetas y por lo tanto de concesiones en la Ruta 38.
- d) Ampliar el campo de investigación en el área de transporte, en campos como Taxis, microbuses, mototaxis, ya que cuentan con otras organizaciones de las cuales surgen grandes sindicatos y se vinculan con partidos políticos.
- e) Ampliar el campo de investigación en cuanto a la salud de los trabajadores del transporte.
- f) También es posible hacer investigación en lo concerniente a la propuesta realizada por la OIT en cuanto al trabajo decente, para tratar el tema del mejoramiento de las condiciones laborales en los trabajos atípicos, y por lo tanto el brindar atención médica a los trabajadores en cualquier labor.

Estos puntos son sólo algunos que se podrían recuperar para investigaciones detalladas. Consideramos que todos los campos sociales pudieran ser infinitos en cuestión de investigación, ya que la sociedad se interconecta, se relaciona, generando más puntos de análisis y también de información.

Mediante la sociología nosotros encontramos las problemáticas y visualizamos las soluciones mediante el análisis. Buscamos integrar a las comunidades para que puedan mejorar su calidad de vida. Cuando la comunidad o la pequeña sociedad se integran también aprenden y construyen una identidad, en este caso los choferes construyen y conservan una identidad laboral, y mediante el diálogo, el acuerdo, el interés, la iniciativa y la información concreta se desarrollan instrumentos o recursos colectivos para que juntos puedan construir y

llevar a cabo esas soluciones buscando como resultado la mejora de su realidad sociolaboral.

Bibliografía.

1. De la Garza E. (2010). *Hacia un Concepto Ampliado de Trabajo. Del concepto clásico al no clásico*. Mexico: Anthropos/Uam Iztapalapa.
2. Galindo. P. X. (2016). *"Migración, condiciones de trabajo e identidad ocupacional, en la manufactura. Estudio de caso en la empresa "la palma de oro".* (Tesina de Licenciatura). Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa, México.

Cibergrafía.

1. Atlantic International University (s/f). "Condiciones Generales de Trabajo. AIU". Recuperado de:
<http://cursos.aiu.edu/Derecho%20del%20Trabajo/PDF/Tema%204.pdf>
2. Caamaño E. (Julio 2005). "Las transformaciones del trabajo, las crisis de la relación laboral normal y el desarrollo del trabajo atípico." *Scielo*, 18, 25-53. Recuperado de
http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-09502005000100002
3. Congreso de la Unión (2006, Enero, 17). "Trabajo de Autotransportes." *Ley Federal del Trabajo*. Recuperado de:
<https://mexico.justia.com/federales/leyes/ley-federal-del-trabajo/titulo-sexto/capitulo-vi/>
4. Cufre H. (2011). "Hiper estrés: qué es y cómo combatirlo". *Infobae*. Recuperado de: <https://www.infobae.com/2011/06/29/590518-hiper-estres-que-es-y-como-combatirlo/>
5. Diccionario jurídico de derecho (2014). "Derecho Consuetudinario." *Enciclopedia jurídica*. Recuperado de: <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/derecho-consuetudinario/derecho-consuetudinario.htm>
6. Directorio del Estado de México. Recuperado de:
https://www.champoton.org/estado-de-mexico/?page=detail&get_id=460225&category=23

7. EdoMexinforma, (2016, mayo, 11). "Realiza COMETRAVI operativo para ordenar el transporte público en la Zona Metropolitana del Valle de México." *El EdoMex Informa*. Recuperado de: <http://edomexinforma.com/2016/05/cometravi-operativo-orden-transporte/>
8. "El estrés." Recuperado de: <https://www.elestres.net/tipos.html>
9. El latino (2011, Julio, 29). "La salud de los conductores." *El latino*. Recuperado de: <http://ellatinoonline.com/news/2011/jul/29/la-salud-de-los-conductores/>
10. Gabinete de Comunicación Estratégica (2017). Recuperado de: <http://gabinete.mx/>
11. Gaceta del Gobierno del Estado de México (2013). Recuperado de <http://smovilidad.edomex.gob.mx/sites/smovilidad.edomex.gob.mx/files/files/Detalles.PDF>
12. Gobierno de la Ciudad de México (2017, Julio, 27). "Condiciones Laborales." *Tus derechos laborales*. Recuperado de: <https://www.gob.mx/derechoslaborales/articulos/condiciones-de-trabajo>
13. Gobierno del Distrito Federal, (2012). "Recorridos de Transporte público colectivo Concesionado." Recuperado de <http://transparencia.df.gob.mx/work/sites/vut/resources/LocalContent/7408/5/RecorridosDic2012.pdf>
14. Gobierno del Distrito Federal (2017). "Acerca de SEMOVI." *Secretaria de Movilidad*. Recuperado de: http://data.semovi.cdmx.gob.mx/wb/stv/cinco_siglos_de_transporte_en_la_ciudad_de_mexico/_rid/71-page=3.html
15. Gobierno Del Estado de México (2002). "Reglamento de Transporte Publico y Servicios Conexos del Estado de México." Recuperado de <http://legislacion.edomex.gob.mx/node/80>
16. Gobierno del Estado de México (2014). "Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad." *Secretaria de Desarrollo Metropolitano*. Recuperado de: http://sedemet.edomex.gob.mx/transporte_vialidad

17. Gobierno del Estado de México (2015). "Transporte Publico." *Secretaria de Movilidad*. Recuperado de http://smovilidad.edomex.gob.mx/transporte_publico
18. Gobierno del Estado de México (2015). "Visitas de Inspección y verificación de unidades que prestan el servicio de transporte público en cualquier modalidad." *Secretaria de Movilidad*. Recuperado de http://smovilidad.edomex.gob.mx/inspecciones_publico
19. González T. Landero R. Maruris M. Cortés P. Vega R. & Godínez F. (2013). "Estrés cotidiano en los trabajadores del volante." *Dialnet*. 10, 85-90. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4421491>
20. Kaleydoscopio (2015, Agosto, 10). "Más del 50% de mexicanos viaja en transporte público diariamente." *e- consulta.com*. Recuperado de <http://www.e-consulta.com/nota/2015-08-10/sociedad/mas-del-50-de-mexicanos-viaja-en-transporte-publico-diariamente>
21. Montes R. (2014, Noviembre, 25). "40% de mexiquenses del DF usan 4 medios de transporte." *El financiero*. Recuperado de <http://www.elfinanciero.com.mx/sociedad/casi-la-mitad-de-los-mexiquenses-trabajan-en-el-df-usan-medios-de-transporte-al-dia.html>
22. ONU (2004-2015). "Reporte de Movilidad en México." *ONU-Habitat*. Recuperado de: <http://www.onuhabitat.org/Reporte%20Nacional%20de%20Movilidad%20Urbana%20en%20Mexico%202014-2015%20-%20Final.pdf>
23. Organización Internacional del Trabajo (2016). "El empleo atípico en el mundo." *OIT*. Recuperado de: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/---publ/documents/publication/wcms_534518.pdf
24. Pazos F. (2016, mayo, 27). "Obesos, 85% de choferes; alertan de riesgos." *Excelsior*. Recuperado de <http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2016/05/27/1095190>

25. "Recorridos de Rutas de Transporte Público Colectivo Concesionado."
Recuperado de:
<http://transparencia.df.gob.mx/work/sites/vut/resources/LocalContent/7408/5/RecorridosDic2012.pdf>
26. Salina F. (1991). "Derecho Consuetudinario." *Gran Enciclopedia Rialp*.
Recuperado de:
http://www.mercaba.org/Rialp/D/derecho_consuetudinario.htm
27. Tovalín, H & Lazcano, F (Octubre 1991). "Las condiciones de salud de los choferes de autotransportes urbanos de pasajeros de la Ciudad de México." *Revista Panamericana de Salud Pública*. 111, 1-9. Recuperado de:
<http://iris.paho.org/xmlui/bitstream/handle/123456789/16588/v111n4p324.pdf?sequence=1&isAllowed=y>