



Trabajo y Sociedad

Sociología del trabajo- Estudios culturales- Narrativas sociológicas y literarias

Núcleo Básico de Revistas Científicas Argentinas (Caicyt-Conicet)

Nº 46 Vol. XXVII, Verano 2026, Santiago del Estero, Argentina

ISSN 1514-6871 - www.unse.edu.ar/trabajoysociedad



Condiciones de trabajo-salud de operarios de transporte público de la ruta 56 Taxqueña-Tulyehualco en Ciudad de México

Working condition-health of public transport operators on route 56 Taxqueña-Tulyehualco in Mexico City

Ricardo GALICIA SOTO *

Recibido: 09.06.2025

Revisión editorial: 22.09.2025

Aceptado: 03.11.2025



Resumen

El objetivo del artículo es visibilizar el proceso de trabajo, riesgos y exigencias laborales a las que se someten diariamente los operarios de transporte público de la ruta 56 Taxqueña-Tulyehualco en Ciudad de México que, fueron recabadas a través de una etnografía con un enfoque cualitativo-quantitativo para interrelacionar: condiciones de trabajo, alimentación y salud-enfermedad y así elaborar propuestas de mejora. Para construir su contexto se realizaron 40 encuestas, una observación directa y 15 entrevistas en profundidad. Los resultados indican que es un trabajo precario, por no tener: contrato de trabajo, horarios, sueldo establecido, vacaciones, servicios de salud, comedor con una alimentación saludable. Por lo anterior, hay situaciones que generan que su salud se vea afectada por enfermedades metabólicas principalmente, pero que a su vez existen otras circunstancias que ponen en riesgo su salud y hasta su vida por trabajar en la calle como asaltos, robos, entre otras circunstancias.

Palabras clave: Operarios de transporte público, condiciones de trabajo-salud, riesgos y exigencias de trabajo, alimentación, proceso salud-enfermedad.

Abstract

The objective of the article is to make visible the work process, risks and work demands to which public transport operators on route 56 Taxqueña-Tulyehualco in Mexico City are subjected on a daily basis that, were collected through an ethnography with a qualitative-quantitative approach to interrelate: working conditions, nutrition and health-illness and thus collect proposals for improvement. To build the work context, 40 surveys, one direct observation and 15 in-depth interviews were carried out. The results indicated the job is precarious, they do not have: employed contract, schedules, established salary, vacations, services of health, a dining room with healthy food. Due to the above, there are situations that cause your health to be affected mainly by metabolic

*Universidad de la Salud, México. Correo ricardogaso10@gmail.com

diseases, but at the same time there are other circumstances that put your health and even your life at risk by working on the street, such as assaults, robberies, among other circumstances.

Keywords: Public transport operators, working conditions health, risks and work demands, healthy diet, process health-illness.

Resumo

O objetivo do artigo é tornar visível o processo de trabalho, riscos e as demandas de trabalho a que estão submetidos diariamente os motoristas de transporte público da rota 56 Taxqueña-Tulyehualco, em Cidade do México que, foram coletadas por meio de uma etnografia com abordagem qual-quantitativa para inter-relacionar: condições de trabalho, alimentação e saúde-doença e assim elaborar propostas de melhoria. Para construir seu contexto foram realizados 40 pesquisas, uma observação direta e 15 entrevistas em profundidade. Os resultados indicam que é trabalho precário, por não ter: contrato de trabalho, horários, salário estabelecido, férias, serviços de saúde, um comedor com alimentação saudável. Pelo exposto, existem situações que fazem com que sua saúde seja afetada principalmente por doenças metabólicas, mas ao mesmo tempo existem outras circunstâncias que colocam sua saúde e até sua vida em risco ao trabalhar na rua, como assaltos, roubos, entre outras circunstâncias.

Palavras clave: Motoristas de transporte público, condições de trabalho-saúde, riscos e demandas de trabalho, alimentação, processo saúde-doença

Introducción

Trabajar en la calle es una necesidad de millones de personas en el país y en la Ciudad de México, esto provoca que muchas lo hagan en condiciones de precariedad e informalidad, por ejemplo, según el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI, 2023) con datos de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE) para el año 2023 había 32.6 millones de personas que pertenecían a ese rubro.

En el sector de servicios como lo es el transporte, comunicaciones, correo y almacenamiento, para finales de 2022 había 2, 970, 703. En el caso del transporte público en 2017 hubo 29 mil choferes de microbuses aproximadamente, quienes se encargan de producir el 75% de la movilidad, según la Encuesta Origen-Destino en la Zona Metropolitana del Valle de México (INEGI, 2017), esto hace que sea que importante reconocer por qué es importante estudiar este sector.

Con base en lo anterior, el artículo presenta como marco teórico – metodológico la propuesta de la Salud Colectiva como eje para reconstruir el proceso de trabajo, condiciones, exigencias laborares, alimentación y proceso de salud-enfermedad de los operarios de transporte público de la ruta 56 Taxqueña -Tulyehualco de la Ciudad de México.

Se usó la etnografía como método para la construcción sobre cómo trabajan los choferes en la calle, a través de una observación directa, 40 encuestas y 15 entrevistas a profundidad.

De modo que, se exponen las condiciones de trabajo, alimentación y proceso salud-enfermedad y se presentan propuestas de mejora desde la literatura y del grupo estudio.

Marco teórico

Este apartado se centra en recuperar la propuesta de la Salud Colectiva para explicar las condiciones, exigencias y riesgos laborales. En México empezó por estudiarse la relación trabajo-salud desde el impacto que tiene el modo de producción capitalista sobre el proceso salud-enfermedad. De este modo, Breilh (2013) señala que en países en vías de desarrollo se presenta una

economía de libre mercado que genera en todos los sectores contrataciones de trabajos precarios (OIT, S/F), empleos parciales y mal remunerados, eliminando la seguridad social y en salud.

Laurell y Márquez (1983) señalan que las condiciones y exigencias¹ (riesgos y cargas²) determinan el modo de trabajar, desgastarse a nivel biológico-social-psicológico, lo cual hace que haya una relación entre el trabajo y la salud, provocando que haya una subsunción de lo biológico y lo social en los espacios laborales que deben ser analizados desde tres elementos: 1) el objeto, 2) los instrumentos y 3) el trabajo mismo, éstos ayudan a comprender la organización y división de un grupo de trabajadores en su jornada.

Con base en lo anterior, es necesario comprender la cantidad de tiempo que pasan los trabajadores en sus espacios, por ejemplo, la Organización Internacional del Trabajo (OIT, S/F) señala que las personas están una tercera parte del tiempo en sus trabajos, sin embargo, hay quienes trabajan más de la mitad del día, lo cual provoca que se vea afectado el proceso salud-enfermedad. De modo que, Betancourt (1995) plantea analizar las condiciones y la relación trabajo-salud de la siguiente manera:

- Proceso de trabajo: implica conocer tiempo, cantidad y calidad, y sistema de control de riesgos de trabajo.
- Procesos peligrosos: expresan la interacción de los medios, el objeto, la actividad, la organización y división del trabajo, éstos han sido llamados agentes, riesgos o exigencias. Entre ellos se encuentran el ruido, los gases tóxicos, polvos alergénicos, radiaciones, gérmenes, pisos resbalosos, posición inadecuada o cualquiera que pueda alterar la salud-enfermedad de los trabajadores.
- Procesos saludables: son condiciones favorables, que permiten al trabajador controlar el trabajo, ejerciendo creatividad, protege su salud física y mental, existen relaciones sociales sanas.

Es necesario señalar cómo se entiende *el trabajo precario*, de tal manera, la OIT (S/F) señala las siguientes características:

- Pérdida de los derechos sociales;
- Es un medio utilizado por los empleadores para trasladar los riesgos y las responsabilidades a los trabajadores;
- Provoca incertidumbre en cuanto a la duración del empleo;
- Existe competencia entre los empleados;
- Un salario bajo o nulo;
- Los trabajadores temporales y precarios trabajan a la par de los empleados permanentes; y
- Se asocia con el empleo, un salario bajo y obstáculos considerables, tanto legales como prácticos, para afiliarse a un sindicato y negociar colectivamente.

Una vez explicado el marco teórico, a continuación, se explica la metodología utilizada para saber cómo es trabajar en la calle por parte de los operarios de transporte público de la ruta 56 Taxqueña-Tulyehualco.

¹ Noriega (1993) indica que son “...los requerimientos que se les imponen a los trabajadores como consecuencia de las características del trabajo y de su organización. Pero van más allá, pues también expresan las formas específicas de explotación de los trabajadores, si éstas son principalmente relacionadas con el alargamiento directo o indirecto de la jornada laboral (tiempo de trabajo) o con formas de intensificación del mismo (cantidad, calidad, supervisión, características de las tareas”.

² La categoría *carga laboral* se divide en: físicas, químicas, biológicas, mecánicas, fisiológicas y psíquicas. Las primeras cuatro se expresan a nivel exterior de los sujetos y las dos últimas a nivel interior del cuerpo de los mismos.

Metodología

Para explicar el contexto de la ruta 56 Taxqueña-Tulyehualco se tuvo como acercamiento metodológico el enfoque antropológico de la etnografía, la cual permite reconstruir aquello que es relevante del objeto de estudio (Mairal, 2000). En el contexto urbano, Sanz (2006) señala que, ayuda a la comprensión de la ciudad y la dinámica cultural.

Para la reconstrucción del proceso de trabajo de los operarios, se utilizaron instrumentos cuantitativos y cualitativos, a partir de un método mixto, ya que permitieron conocer los elementos biológicos, culturales y sociales de su jornada como lo indican Breilh (2003) y Almeida (2000).

Asimismo, Ayres, Couto y Schraiber (2016) indican que los estudios socioantropológicos han aportado elementos para explicar el proceso salud-enfermedad.

El tipo de estudio fue transversal al aplicar las encuestas, las entrevistas y realizar la observación, dichas técnicas contribuyeron a conocer la manera en que trabajan, comen y enferman estos trabajadores.

La observación directa permitió describir los paraderos de la ruta y dieron a conocer el tiempo de traslado de un punto a otro (Taxqueña a Tulyehualco y viceversa), alimentos, reconocer riesgos y exigencias.

En lo que se refiere a las entrevistas a profundidad se incluyó a la secretaría técnica de la ruta y operarios que dieran a conocer el significado de trabajar, comer y enfermar en la calle.

Por otro lado, se encuestaron a 40 operarios para reconstruir su proceso de trabajo, frecuencia de alimentos, y conocer sus enfermedades, tomando como punto la saturación (Izcara, 2014) de respuestas.

Con base en los instrumentos aplicados para el análisis de resultados y con uso del enfoque antropológico se hizo una triangulación de datos que consistió en mezclar métodos (Denzin, 1970), a partir de lo cualitativo (observación directa y entrevista en profundidad) y lo cuantitativo (encuesta), para recabar los datos biológicos y sociales del proceso de trabajo, alimentación y salud-enfermedad.

De este modo, Breilh (1995) y Minayo (2008) establecen que desde la Salud Colectiva se hacen análisis de problemas de salud en el espacio laboral y se requiere de una aproximación dialéctica para relacionar lo cualitativo con lo cuantitativo; lo biológico y social de ambos procesos; la comprensión de contextos; creencias; valores; riesgos y problemáticas sociales.

Resultados

Para comenzar este apartado es necesario describir la ruta 56 Taxqueña-Tulyehualco para reconocer los cambios y saber cómo es trabajar en la calle por parte de los operarios de transporte.

Ha ofrecido su servicio por 49 años, tiene una longitud de 23 km, en esta distancia se ofrece acceso a puntos educativos de los distintos niveles de educación; servicios de salud; plazas comerciales; una gran cantidad de mercados sobre avenida Taxqueña, Culhuacán, Las Torres, San Lorenzo Tezonco, Mixquic y Tulyehualco; parques; panteones y varias iglesias. También conecta a distintas alcaldías como Coyoacán, Iztapalapa, Tláhuac, Milpa Alta y el municipio de Chalco en el Estado de México.

Con la observación directa se encontraron los siguientes resultados: los operarios de trabajo hacen limpieza al microbús, cambian llantas, hacen mantenimiento de mecánica y electricidad esto lo pueden hacer, ya sea en los paraderos o bien en las avenidas por la que pasan, debido a que se descompone. Lo mismo pasa con su alimentación, la cual puede ser arriba de la unidad o van comiendo durante el trayecto hasta llegar al paradero. Además, platican entre dos o más personas, arriba o debajo de la unidad, juegan baraja, leen, duermen, oyen música, platican con los despachadores de la ruta, hablan y escriben por teléfono celular.

También, se pudo observar que trasladarse de un paradero a otro, representa en promedio 85 minutos, aunque puede duplicarse dependiendo si hay tráfico, sobre todo en horas escolares y en la mañana hacia Taxqueña, porque la ruta conecta hacia el centro de la ciudad.

Por otro lado, se vio que los operarios deben estar alerta de otros conductores para no chocar y de no atropellar a los transeúntes. Van oyendo música, saludando y cobrando a los pasajeros, a veces dejan subir a personas para que canten, vendan productos para comer u otros y están atentos a la competencia de otros microbuseros sean de su ruta o de otras.

Con base en lo anterior, se decidió describir los paraderos de la ruta 56, porque son espacios que están en la calle, y son lugares de encuentro y de relaciones sociales, como lo enumera Wirth (2001).

La base de Tulyehualco no es un paradero como muchos otros, se ubica en la calle Isidro Tapia, aquí los operarios hacen fila para salir hacia Taxqueña. En este espacio se encuentra la oficina y venta de alimentos.

Por otra parte, en el paradero de Taxqueña comparten el espacio con otras rutas para salir hacia Tulyehualco con la 12 y la 44. Además, hay una gran variedad de lugares de comida de todo tipo, como puestos de tacos, tortas, quesadillas, dulces, refrescos, comida corrida, pan, café, aguas de sabor, licuados, jugos naturales, frituras, botanas, bebidas energéticas y más.

En lo que se refiere a datos de la encuesta se presentan resultados que permiten comprender aspectos de sus condiciones de trabajo, exigencias y riesgos laborales, tipo de alimentación y enfermedades que padecen los operarios de transporte público de la ruta en estudio, por ejemplo, los sociodemográficos indican que:

- La edad promedio de los operarios de la ruta 56 es de 41 años.
- 70% tiene dependientes económicos como esposa, hijos o padres.
- 87% tienen educación básica, lo cual hace que varios de ellos piensen que por eso terminaron trabajando como microbuseros.
- 88% son empleados, 12% son dueños del microbús.
- 52% trabaja 6 días, sin embargo, muchos de ellos hacen mantenimiento al microbús el día que descansa éste, lo cual hace que casi un 80% no tenga descanso fijo.
- Llevan trabajando 15 años en la ruta.
- Trabajan en promedio 11 horas al día de lunes a viernes, lo cual hace que haya violación a la Ley Federal de Trabajo (2021) que menciona que la jornada de todo trabajador debe ser no máximo a ocho horas la diurna, siete la nocturna y siete horas y media la mixta. Cabe señalar que hay operadores que trabajan hasta 14 horas por día. Esto trae como consecuencia que se puedan generar accidentes como atropellar, chocar, tirar algún pasajero por el poco descanso que tienen cotidianamente.
- Pagan en promedio \$725 de cuenta al dueño, de combustible \$675 aproximadamente dependiendo de las horas que laboren.
- Respecto al punto anterior, su ingreso depende de diversas circunstancias, pues como ellos mismos lo mencionan: “varía mucho; un día te va bien, otro más o menos, y otros de la fregada; hay días buenos y malos” (*Jaime*), porque el pasaje puede aumentar o disminuir, dependiendo del día y de la hora. En ese sentido puede ser de \$200 a \$600 por día, pero con base en las respuestas el ingreso diario en promedio es de \$400 pesos. Pero esto también está sujeto a otras condiciones como: si el microbús se descompone; si hay operativos del Instituto de Verificación Administrativa de la Ciudad de México (INVEA) quien revisa que los operarios tengan licencia, tarjetón y póliza; hay competencia o bien si se enferma el operario.

En lo que se refiere a sus condiciones de trabajo, exigencias y riesgos de trabajo, es importante reconocer cómo es un día de trabajo para un operario de transporte de la ruta 56 Taxqueña-Tulyehualco, por ejemplo, dentro de la entrevista se les preguntó ¿Cómo es un día de trabajo desde que se levanta hasta que termina?, a lo cual se mencionó:

“Levantarse a las 4:40 am, y ya salir de la casa a las 5 de la mañana, venir en camino aquí para Tulyehualco para ya comenzar el día del trabajo, ya de las 5 de la mañana a veces hasta las 7 o 8 de la noche a más tardar, entonces todo el día.

- ¿Y por ejemplo qué pasa aquí estas 14 a 15 horas de trabajo?

-Ahora sí, primero es ir a Taxqueña y regresar, venir a desayunar aquí en la base y después comer allá en Taxqueña. Llega uno y otra vez de regreso, y ya de regreso otra vez acá a comer tacos aquí ese es el ritmo de todos los días de alimentación y de trabajo así.

-Por ejemplo ¿Cómo fue el día del trabajo ayer?

-Pues como siempre llegas acá en la mañana y te formas aquí, llegas y te echas un café aquí en la oficina, y ya sales para Taxqueña, y ya ahí en Taxqueña te echas unos tacos, llegas de Taxqueña a la oficina, descansas un rato y otra vez a comer en la tarde unos tacos, ya llegas a la casa y a cenar. Sí ¿cómo ves? eso es lo que hacemos todo el día.

- ¿Cómo cambia la jornada de un operador?

-Pues yo no trabajo de noche. Acabó a las 7 p.m.

-Por ejemplo, en la mañana y en la tarde, ¿Cómo cambia la dinámica del transporte de usuarios? cuénteme

-Pues en la mañana, ahora sí que el pasaje es para el centro, o sea de aquí la gente para allá, y pues ya de regreso en la tarde de allá para acá, es como cambia el transporte de personas. En la mañana te vienes vacío de allá de Taxqueña, y ya en la noche vienes lleno de allá para acá, ese es el cambio (Marco Antonio)”.

Los operarios de transporte público al trabajar en la calle viven diversas exigencias-cargas, por ejemplo, la carga física se expresa con el ruido y el calor que viven diariamente de una base a otra, influye a nivel biológico, porque el primero puede alterar el sistema nervioso cuando hay altos índices y esto lo experimentan sobre todo cuando hay tráfico y en horas pico generadas por las salidas de las escuelas y de trabajo, lo cual puede causar sordera. El calor por su parte, genera cambios en la termorregulación o tensión arterial, el cual es provocado por el motor, la cantidad de usuarios y el medio ambiente y que puede causar irritabilidad, agresividad, fatiga y somnolencia que a su vez puede causar sueño y provocar un accidente.

En su jornada existen cargas químicas y biológicas que se manifiestan en partículas, polvos, fibras, humos, vapores y microorganismos, virus, bacterias que en el ambiente se producen y que forman parte de los trayectos de un paradero a otro, pues en algunas ocasiones es posible que los usuarios los emitan.

La carga mecánica se refiere a la postura propia de estar sentado manejando y que si existe un accidente puede provocar contusiones, fracturas, heridas, varices, tendinitis, dolores lumbares.

Las fisiológicas son de carácter interno al cuerpo, por ejemplo, como el trabajo es estar sentados frente al volante, acelerando, frenando, cobrando y estar alertas a subir y bajar pasajeros, pueden causar fatiga y sueño, por ser monótono y repetitivo el trabajo.

Existen cargas psíquicas que se basan en la generación de estrés, en este caso causadas por tener que pagar la cuenta por la renta del microbús y generar su ganancia por día. Asimismo, estar expuestos a accidentes de tránsito, asaltos, largas jornadas de trabajo, competencia, calor, ruido o que se descomponga el microbús, pérdida del trabajo, que se descomponga el microbús, sufrir accidentes.

Cada una de estas exigencias y cargas, no se pueden ver de manera aislada una por una, sino que conforman el proceso de trabajo de los operarios en su día a día (Batistton et al., 2016).

Con base en el entendimiento del proceso de trabajo y en las cargas, Narciso y Mello (2017) expresan que trabajar en la calle, puede generar lesiones o muertes por accidentes de tránsito, porque hay privación o restricción crónica del sueño, pues, después de períodos prolongados y de no dormir, se reduce el desempeño psicomotor, somnolencia y fatiga. Estos elementos se presentan en el grupo de estudio, pues hay operarios que trabajan en promedio 11 horas o hasta 14.

Por otro lado, trabajar en la calle y los 15 años que han estado en la ruta en promedio, es otro indicador de cómo los operarios enferman y asocian sus enfermedades con el trabajo, por ejemplo, en la Figura 1 se muestran sus respuestas:

Figura 1. Relación entre las enfermedades que padecen y el trabajo.



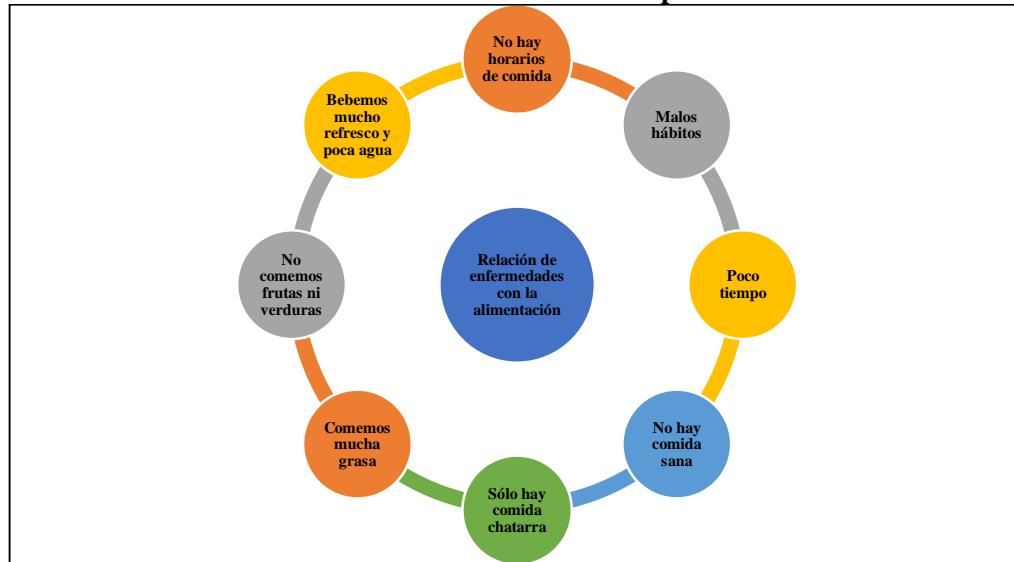
Fuente: elaboración propia con base en los resultados de la encuesta.

Los operadores relacionan que su trabajo tiene exigencias y riesgos que ponen su salud en peligro como puede ser el sedentarismo, pues ellos reconocen que esto les puede causar alguna enfermedad como obesidad, grasas altas en sangre, diabetes *mellitus* tipo II, pero esto lo vinculan con aspectos sociales de su propio trabajo y de estar en la calle, por las largas jornadas laboradas al estar sentados y generar estrés la mayor parte del día a día. Además, señalan otros padecimientos como fatiga, dolores lumbares, malestares en las extremidades inferiores pues la postura es la misma.

Por otro lado, durante su trayecto de un paradero a otro, se puedan presentar peleas con la gente, ya sea con los usuarios por el pago de la tarifa o la velocidad a la que van, o por causar algún tipo de accidente como tirar a los pasajeros al subir o bajarlos durante los trayectos. O bien, con otros automovilistas, por la velocidad alta a la que van, quedarse estacionados en los semáforos o porque se meten al otro carril sin usar señales de tránsito.

En lo que se refiere a cómo se alimentan por trabajar en la calle, ellos mencionan que comer fuera de casa es un aspecto que incrementa la posibilidad de desarrollar patologías no trasmisibles, pero también gastrointestinales sobre todo en época de calor. Asimismo, relacionan que el tipo de comida que consumen se debe a diversos elementos como se pueden ver en la Figura 2.

Figura 2. Relación de sus enfermedades con la alimentación por comer fuera de casa.

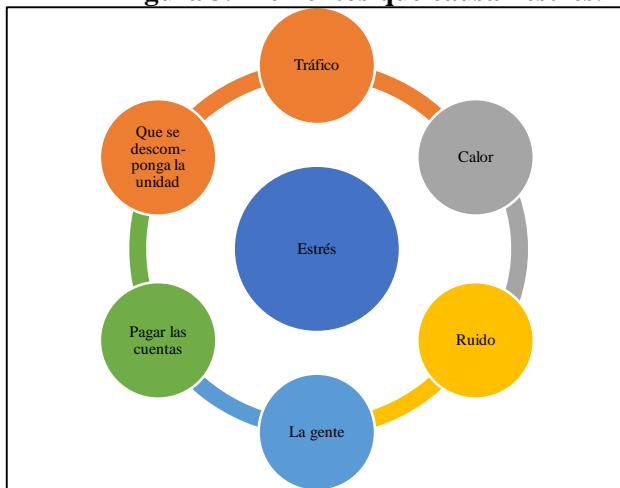


Fuente: elaboración propia con base en los resultados de la encuesta.

Señalan que sus enfermedades se deben a que, por trabajar fuera de casa no hay horarios de comida, todo debe ser rápido cuando no hay unidades que cubran la demanda de los usuarios y la disponibilidad de alimentos que hay en los paraderos o durante el trayecto.

En lo que respecta a explicar cómo desarrollan estrés durante su jornada de trabajo, en la Figura 3 se exponen las respuestas que dieron.

Figura 3. Elementos que causan estrés.



Fuente: elaboración propia con base en los resultados de la encuesta.

El estrés por trabajar en la calle afecta a los operadores en su cotidianidad, ya que el tráfico de un trayecto a otro es inevitable y, ellos lo consideran como el elemento más importante para generarlos, pues hay que recordar que la ruta cubre 23 km. El calor como parte de las exigencias es otro indicador, pues se convierte en algo inevitable sobre todo en verano, pues se suma el del medio ambiente, el que genera la gente y el del motor, y es difícil combatirlo sobre todo cuando se encuentran en medio del tráfico. En ese sentido, expresaron lo siguiente:

“Pues mira, el estrés para nosotros comienza cuando salimos a la avenida, porque tenemos que estar muy pilas con todo, por ejemplo, con el pasaje para subirlo y bajarlo, estar atento con las señales, que no vayamos a chocar; que no nos vayan chocar; porque luego hay cada conductor que para qué te digo, pero también tenemos que estar alertas, porque tenemos que ver que no vayamos a atropellar, porque muchas veces los peatones se pasan las avenidas sin vernos por estar en el chingado celular y lo peor es que nosotros tenemos la culpa y hasta nos la mientan. Entonces imagínate todo esto y sumale el calor a veces que cuando es época de calor, no sólo es de la gente, de allá afuera sino aquí en el micro que para qué te digo (Ismael) ”.

Otro elemento de trabajar en la calle que causa estrés, es el pago de cuenta y del combustible, pues ellos al no tener un sueldo fijo, deben generar su sueldo del día, pero que está determinado por la competencia voraz que se genera con otros microbuseros de la propia y otras rutas, por ejemplo, comentaron:

“Un problema que tenemos nosotros es la competencia, pero esto no sólo entre los microbuseros de nuestra ruta y otras, sino también con los mototaxis, combis y micros piratas, y eso nos da en la torre, porque ellos no pagan revista, tenencia, verificación, tarjetón y así, pero el gobierno lo sabe y no ha hecho nada por parar esto, ni para regularizarlos (Jaime) ”.

Además desarrollan estrés cuando se generan asaltos, ya que por donde pasa la ruta hay varios focos rojos donde se han presentado estos eventos y que estos además de poder causarles algún daño a su salud, los puede llevar hasta la muerte, por ejemplo, ellos mencionan que la violencia ha aumentado mucho en especial por San Francisco Culhuacán, entre las estaciones del metro Nopalera hacia Tláhuac, porque se convierten en zonas fáciles para los asaltos, pues no hay vigilancia y los asaltantes pueden salir corriendo para las calles aledañas de esas colonias.

Otro elemento son las peleas con los pasajeros que pueden deberse a que no quieren pagar el pasaje completo, por ir lento o rápido, quieren bajar en lugares no permitidos o porque lo quieren hacer por la parte delantera.

También, generan estrés cuando se descompone el microbús y más en alguna parte del trayecto, porque ellos mismos tienen que repararlo para seguir trabajando, pues de no hacerlo, no trabajan por horas o días y hay que sacar los gastos para poder trabajar.

Por otro lado, dichas condiciones de trabajo-salud, determinan que como operario de transporte, haya poco o nulo cuidado hacia su persona, lo cual tiene como consecuencia que se ponga en peligro la salud, por ejemplo, 80% de ellos no cuenta con una afiliación al Instituto Mexicano del Seguro Social; Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado; Secretaría de la Defensa Nacional; Petróleos Mexicanos o alguna otra institución pública, lo cual provoca que no se hagan cheques periódicos. Esto a su vez se relaciona con el trabajo precario que tienen, pues al no tener un contrato laboral, los deja sin la capacidad de hacerse una revisión por lo menos una vez al año, y esto se agrava para aquellos que ya desarrollaron una enfermedad metabólica y que deberían checarse por lo menos dos veces al año.

Existen otros elementos de ser operario de transporte público de microbús como el “no reconocimiento” de las personas o del gobierno como parte fundamental de la movilidad de la capital, debido a que los operarios de transporte público de las 108 rutas que existen, ellos se encargan de transportar al 75% de la población en la capital. En ese sentido, ellos mencionan que sufren violencia de diversas maneras como: discriminación, agresiones verbales y a veces hasta ellos o al microbús, mencionando lo siguiente:

“Cuando hay un accidente, el microbusero tiene la fama de ser el culpable y generalmente es el que pierde, nos llegan a tachar de asesinos cuando hay una pérdida (Miguel Ángel) ”.

“¿Por qué las autoridades nos echan tierra? Si nosotros movemos hasta el 80% de la población en la ciudad, ellos saben la importancia de nuestro trabajo, pero lo ven más como negocio, por eso quieren privatizar el transporte público, diciendo que somos malos operadores, pero si en verdad hicieran bien su chamba, para mejorar el servicio deberían de apoyarnos, como al RTP o el metro, que nos apoyaran con vales de combustible, así nosotros mismos nos obligaríamos a dar un mejor servicio (Anónimo) ”.

Por otro lado, como ya se mencionó, el tener un trabajo precario hace que no tengan derechos laborales como otros operarios de transporte público como se puede observar en la Figura 4.

Figura 4. Prestaciones laborales de los operarios del sistema de transporte público de la Ciudad de México.

Operario	Salario	Vacaciones	Seguro Social	Prima Vacacional	Día de descanso	Reparto de utilidades	Aguinaldo	Servicio colectivo de alimentación
Operarios de la ruta 56 Taxqueña-Tulyehualco	No	No	No	No	No	No	No	No
Alianza de tranyarios	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
RTP	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Metro	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí

Fuente: Galicia (2021).

La figura 4 muestra que los operarios de la ruta 56 Taxqueña-Tulyehualco no tienen protección a derechos como lo son: un trabajo digno, alimentación, servicios de salud y otras prestaciones que deben ser consideradas, lo cual hace que sus condiciones de trabajo-salud sean desiguales frente a los operarios que sí trabajan en otras partes del sistema de transporte público. Asimismo, no se ha buscado la manera de mejorar las condiciones de trabajo-salud de estos y otros trabajadores de las 107 rutas de microbús que les permitan tener prestaciones sociales, como sueldo digno, aguinaldo, prima vacacional, vacaciones pagadas o apoyos para dar mantenimiento a las unidades, como varios choferes lo mencionaron.

Aunque pareciera que todo es malo al trabajar en la calle como operario de transporte público no es así, ya que ellos refieren aspectos positivos como:

“El micro da para vivir a mucha gente, por ejemplo, como ves, ya me vinieron a ofrecer aguas, comida, el chavo este que lava el carro, el limpia parabrisas, la gente que se sube a vender cosas, los checadores, los que gritan en alguna parte del trayecto y, pues, obvio, a uno...Las cosas por las que me gusta y creo que son buenas de esta chamba es que con el mismo micro doy chamba a otros que quieren chambar como uno, por ejemplo, a los limpiaparabrisas, a la gente que le compramos comida o algo, a los checadores, a varias personas, pero también ellos nos ayudan, y lo mejor es cuando la gente te da la bendición, eso se siente bien padre (Daniel) ”.

“...cuando la gente te agradece se siente muy bien, porque te da la bendición diciéndote: que Dios lo bendiga y que tenga un excelente día, eso lo motiva a uno también (Salvador) ”.

Con base en la explicación de las condiciones de trabajo-salud, es importante mencionar propuestas de mejora que se encontraron en los operarios de transporte público de la ruta 56 y que se pueden extrapolar a las otras rutas de microbuses de la Ciudad de México, por ejemplo, Benvegnú, et al., (2008) señalan que se debe reconocer la responsabilidad colectiva y, la importancia de la movilidad que hacen los operarios al trasladar a las personas en toda la ciudad para que se lleven a cabo las actividades económicas, sociales, culturales y educativas en la capital. En ese sentido, se deben lograr aspectos que desde la Salud Colectiva para que mejoren su trabajar en la calle, a partir de:

- Lograr la cobertura universal de todos los trabajadores a servicios de salud que prevengan enfermedades y lesiones propias del trabajo. En el caso de los operarios de estudio, 80% no

tienen acceso a estos servicios que les permita adherirse a planes de atención y cuidados periódicos.

- Capacitar a personal sobre las condiciones biológicas y sociales que viven los trabajadores en sus espacios laborales para que elaboren propuestas de mejora, a partir de las experiencias de los operarios.
- Mencionar que trabajar en la calle como chofer, no sólo implica tener riesgos a enfermedades metabólicas como únicamente se piensa, sino que hay otros como los asaltos, los accidentes vehiculares y los propios del mantenimiento que viven en su día a día.
- Algunas respuestas que dieron con base en sus condiciones de trabajo-salud, alimentación los operarios mencionaron propuestas de mejora como:

“En cuanto a sus condiciones de trabajo: ¿Qué propondría para mejorar?

- Pues no tenemos ningún apoyo de nada, entonces, pues, pensar un poco con el seguro nos ayudaría, y también nos da en la torre la subida del diésel o el combustible, que hace que nos llevemos menos lana al día y, además, el metro que nos dio en la torre, eso termina por hacernos daño también, porque nos presionamos con la cuenta, con el aumento del combustible y luego vas bien jodido para Taxqueña, o viceversa, antes estaba bien porque el diésel costaba la mitad, y ahora hay que echarle 440 por vuelta, antes era la mitad. ¿Te imaginas tienes que sacar la cuenta, lo tuyo, el diésel? ¡Imagínate! Y eso termina por hacernos tanta presión (Marco Antonio)”.

“Poner un comedor donde haya un nutriólogo que ponga las dietas diarias y así mejoraremos nuestra nutrición...donde haya comida sana y donde se pueda elegir, para poder prevenir enfermedades, porque aquí te enfermas de varias cosas, de la panza y, luego, que, del corazón, que, de la azúcar, y eso termina por dejarte jodido, a veces, sin nada para vivir cuando ya estás acabado y enfermo. Por ejemplo, un nutriólogo te dice que no debes comer mucho, no puedes más de seis tortillas al día, pero, aquí si de por sí comes mal y no comes eso, pues la vas a pasar mal (Dionisio)”.

“Por ejemplo, si usted fuera profesional de la salud: ¿Qué acciones propondría para cuidar o mejorar la salud de los choferes?

-Pues, que tomaran un poco más de agua, estarse checando continuamente la salud, como la presión, la azúcar, la vista, todo para que tuviéramos mejor salud, porque como no nos checamos, nos vamos enfermando poco a poco (Jaime)”.

Con la manera en cómo se reconstruyó su cotidianeidad al trabajar en la calle se puede establecer que las condiciones de trabajo-salud, exigencias, riesgos y cargas que tienen los operarios de transporte público de la ruta 56 Taxqueña-Tulyehualco son: estrés, monotonía, ansiedad, competencia con otros compañeros sea de la misma u otras rutas, fatiga causados por el calor, el tránsito o la gente, la presión de pagar la cuenta, fallos en la unidad, los asaltos, los accidentes como choques, atropellar a alguien, desarrollar enfermedades metabólicas y gastrointestinales a causa del sedentarismo y de lo que se considera como “mala alimentación”.

Conclusiones

Con la llegada del neoliberalismo, las condiciones de trabajo-salud han cambiado y se han precarizado, debido a que se ha aumentado la cantidad de trabajos precarios e inseguros, que no permiten que se ejerzan derechos sociales y humanos como lo es el trabajo digno, salud, alimentación, lo cual repercute en la cotidianeidad y en el proceso salud-enfermedad de las personas, dando pie a la desigualdad social y de salud.

En el caso de los operarios se presenta cada una de las condiciones mencionadas en el párrafo descrito antes, porque trabajar en la calle, no les permite tener un trabajo formal que favorezca su actividad laboral y de atención al proceso salud-enfermedad, pues ninguno cuenta con un trabajo formal, si bien hay 12 % que son dueños, éstos podrían tener mejores ingresos, pero comparten las mismas condiciones de vida, forma de trabajar en la calle, alimentación, procesos de salud-enfermedad, riesgos para salud y hasta de vida, puesto que no tienen derechos laborales, alimentarios y de salud a comparación de otros operarios de transporte público, porque es notoria la precarización de trabajo a la que se han sometido desde hace 49 años que fue creada la ruta.

Dicha precarización hace que, al no tener un ingreso fijo, tengan que trabajar hasta más de la mitad del día (11 hasta 14 horas), lo cual repercute en que no puedan convivir con sus familias, no tener descanso suficiente que los pone en riesgo de generar un accidente, no tienen tiempo de esparcimiento y recreación, actividad física, entre otras.

Asimismo, no ejercen derechos laborales como vacaciones pagadas, horario de trabajo de ocho horas al día como está establecido en la ley, acceso a utilidades, aguinaldo, acceso a servicios de salud y de comedor, pertenecer a un sindicato, como lo están los operarios del sistema de transporte público como los del metro, tranviarios o RTP. Al tener esas largas jornadas, Standing (2013) señala que estar en estas condiciones genera estar ansiosos y estresados por perder el empleo, mal pagados, además están presionados por pagar cuenta, combustible, oficina para que puedan laborar diariamente.

Hay que señalar que ellos mismos reconocen que sus condiciones de trabajo-salud y laborar en la calle, los somete a ciertas exigencias y diversos riesgos, como el ser sedentarios, con lo que pueden desarrollar enfermedades sobre todo de cohorte metabólico como obesidad, diabetes *mellitus* tipo II, hipertensión, cardiovasculares. A su vez, el trabajar en la calle hace que consuman alimentos altos en grasas saturadas, azúcares refinados y sales lo que puede aumentar el riesgo de desarrollar esas patologías, pero se debe a que solo consumen esos alimentos, porque ya están preparados, son rápidos de consumir y es lo que está disponible en los paraderos.

Además, se concluye que los riesgos no son solamente para la salud, sino que atentan contra su vida, pero que no son tomados en cuenta por los usuarios e instituciones de salud, por ejemplo, sufrir accidentes de tránsito, los cuales forman parte de la cuarta causa de muerte en hombres (INEGI, S/F).

Otros elementos de trabajar en la calle, son los asaltos que viven cotidianamente, ya que la Ciudad de México presenta altos índices de inseguridad y hay puntos rojos por los que pasa la ruta 56 como lo es San Francisco Culhuacán y puntos de la avenida Tláhuac que los ponen en peligro tanto a ellos como a los pasajeros, en salud y vida.

Sin embargo, el trabajar en la calle, no lo hace del todo malo, ya que los operarios mencionaron aspectos positivos como que dicho trabajo les genera satisfacción por el gusto de manejar, sacar adelante a su familia al dar educación a sus hijos. Además, de ayudar a otros trabajadores de la calle y que también son informales como lavadores de carros, limpiaparabrisas, vendedores de comida o dulces, despachadores, personas que gritan en las avenidas y más. Asimismo, con su labor como choferes crean buenas relaciones con otros compañeros con quien en ocasiones realizan mantenimiento al microbús o se prestan herramienta y, con las personas encargadas en la oficina con quienes comparten alimentos, sentires y preocupaciones. Lo anterior, muestra la capacidad de otredad y de gregariedad como elementos antropológicos que generan apoyo entre ellos, a pesar de los contextos desfavorables, precarios y riesgosos.

Bibliografía

Almeida, Naomar (2000). *A ciencia da Saúde*. Brasil: Hucitex.

Ayres, José Ricardo, Couto, Márcia y Schraiber, Lilia (2016). “Aspectos sociais e culturais da saúde e da doença”. Em Milton, M. (com.) *Clinica Médica*. São Paulo: Manole.

Battiston, Márcia, Cruz, Roberto y Hoffmann, Maria (2006), “Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano”. En: *Estudos de psicologia (Natal)*, 11, Nº 3, pp. 333-343.

Betancourt, Óscar (1995). *La Salud y el Trabajo. Reflexiones teóricas metodológicas, Monitoreo Epidemiológico, Atención Básica en Salud*. Ecuador: CEAS.

Benvegnú, Luís, Fassa, Anaclaudia, Facchini, Luiz y Breitenbach, Fabiana (2008), “Prevalência de hipertensão arterial entre motoristas de ônibus em Santa Maria, Rio Grande do Sul.”. En: *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, 33, Nº 118, pp. 32-39.

Breilh, Jaime (1995). *Nuevos conceptos y técnicas de investigación. Guía pedagógica para un taller de metodología*. Ecuador: CEAS.

Breilh, Jaime (2003). *Epidemiología Crítica: Ciencia Emancipadora e Interculturalidad*. Ecuador: Colección de Salud Colectiva.

Breilh, Jaime (2013). “La determinación social de la salud como herramienta de transformación hacia una nueva salud pública (salud colectiva)”. En: *Rev. Fac. Nac. Salud pública*, Nº 31, pp. 13-27.

Denzin, Norman (1970). *Sociological methods a sourcebook*. USA: Mc Graw Hill.

Galicia, Ricardo (2021). “Los modos de vida y su interrelación con el trabajo-alimentación-salud/enfermedad de operarios-varones de transporte público de la ruta 56 Taxqueña-Tulyehualco de la Ciudad de México.” tesis doctoral (Escuela Nacional de Antropología e Historia.

Hernández, Roberto, Fernández, Carlos y Baptista, Pilar (2006). *Metodología de la investigación*. México: Mc Graw Hill.

INEGI (2017). Encuesta Origen- Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México. Encuesta Origen- Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México. Disponible en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf. F/c 20/10/2024.

INEGI (2023). Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo, Nueva Edición, cuarto trimestre de 2022. Disponible en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2023/enoent/enoent2023_02.pdf. F/c 12/10/2024.

INEGI (S/F), “Estadísticas de defunciones registradas”. Disponible en: <http://cuentame.inegi.org.mx/poblacion/defunciones.aspx?tema=P> F/c 18/11/2024.

Izcara, Simón (2014). *Manual de investigación cualitativa*. México: Fontamara.

Laurell, Asa y Márquez, Margarita (1983). *El desgaste obrero en México*. México: Era.

Laurell, Asa y Noriega, Mariano (1989). *Para el estudio de la salud en su relación con el proceso de producción*. México: Era.

Ley Federal del Trabajo (2021). Disponible en: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/125_230421.pdf . F/c 28/10/2024.

Mairal, Gaspar (2000). "Una exploración etnográfica del espacio urbano". En: *Revista de Antropología Social*, Nº 9, pp. 177-191.

Minayo, Cecilia (2008). "Interdisciplinariedad y pensamiento complejo en el área de la salud". En: *Salud Colectiva*, Nº 4, pp. 5-8. En línea: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=73140101>. F/c 05/12/2024

Narciso, Fernanda y Mello, Marco (2017). "Segurança e saúde dos motoristas profissionais que trafegam nas rodovias do Brasil." En: *Revista de Saúde*, Nº 57, pp. 1-7. En línea: <https://doi.org/10.1590/s1518-8787.2017051006761>. F/c 05/11/2024

Noriega, Mariano. (1993). "Organización laboral, exigencias y enfermedad. Para la investigación sobre la salud de los trabajadores." En: *Salud Problema*, Nº 17, pp. 9-13.

Organización Internacional del Trabajo (S/F). El trabajo precario nos afecta a todos. En línea: <https://www.oitcinterfor.org/taxonomy/term/3373> F/c 05/10/2024

Sanz, Jesús (2006). Reseña de "Etnografías Urbanas de Graça Cordeiro, Luis Vicente Baptista, Antonio Firmino da Costa (coords.). En: *Revista de Antropología Social*, Nº 15, pp. 474-480.

Standing, Guy (2013). *El precariado. Una nueva clase social*. Barcelona: Pasado y Presente.

Wirth, Luis (2001). "Leer la ciudad. Ensayos de antropología urbana. El urbanismo como forma de vida". En: *Revista de Estudios Sociales*, Nº 10, pp. 110-115.