

## Precariedad laboral y movilidad urbana. Circunstancias que precarizan

### Resumen

La precariedad laboral es un problema estructural. Por otra parte, tiene diferentes escalas pero confluye en ciertos aspectos como la fragilidad y la poca estabilidad que brinda

La movilidad espacial es una forma en el que los *trabajadores móviles* se asocian con el espacio que transitan. El caso que presento demuestra que los procesos de trabajo se han transformado gracias a la conectividad continua. Los espacios laborales no incluyen únicamente el lugar físico, se traslapan con otros espacios como el privado y los espacios transitorios. La experiencia metropolitana dará cuenta de cómo es que la movilidad espacial contribuye a que un trabajo se vuelva más precario.

Palabras clave: Precariedad laboral, movilidad, trabajadores móviles. experiencia metropolitana, conectividad.

## Abstract

Job insecurity is a structural problem. Has different scales but comes together in certain aspects, example is the fragility and offered little stability.

Spatial mobility is one way in which mobile workers are associated with transiting space. I present the case shows that the work processes have been transformed through continuous connectivity. The work spaces not only include the physical location , overlap with other areas such as the private and transitional spaces.

The metropolitan experience will notice how the spatial mobility contributes to work becomes more precarious .

Keywords : Job insecurity , mobility, mobile workers. metropolitan experience , connectivity.

.

## **Introducción**

Los estudios acerca de la precariedad laboral en México, han abordado esta temática desde muchísimas perspectivas, pero destacan las miradas sociológicas y antropológicas. Entre la larga lista de investigadores sobresalen algunos que han centrado su análisis en las "nuevas" formas de trabajo o trabajos "atípicos" (Garza, 2009; Arellano, 2009; Bernardoni, 2007; Recio, 2007); algunos otros, aunque la mayoría coincide con este planteamiento, sitúan un incremento notable de la precarización de las condiciones laborales con la implementación de las políticas neoliberales a finales del siglo XX (Giglia y Miranda,

2014; Guadarrama, Hualde y López, 2014; García, Cruces y Urteaga, 2012; Hernández y Nava, 2012; Ibarra, 2010; Sassen, 2008; Recio, 2007).

En el caso de México, se puede observar que "(d)espués de casi tres décadas de ajuste estructural y limitado crecimiento económico, las oportunidades de empleo para grandes sectores de la población en la Ciudad de México se han deteriorado en términos de salarios, protección social y estabilidad". (García y Oliveira, 2003; citado en Sánchez, 2016:157).

El caso del que hablaré es el de una empresa de *outsourcing*; de ésta destaca, entre otras cosas, el hecho de que los trabajadores del área que se dedica a la realización de estudios socioeconómicos, son egresados y estudiantes de sociología. Para lograr un análisis pormenorizado he tratado de articular el concepto de *cadena circunstancial de precariedad*, mismo que alude al cúmulo de vivencias que hacen que la situación de precariedad en el trabajo se torne aún más difícil para quien la vive. En esta ocasión me centraré en el "eslabón" que corresponde a la movilidad espacial, aunada al trabajo precario.

### **Outsourcing y la flexibilidad laboral en México.**

En la actualidad estar inserto en el mercado laboral ya no es sinónimo de estabilidad y mucho menos de certidumbre económica; las políticas neoliberales que han sido impulsadas, como la reforma laboral del año 2012, han dejado desprotegidos a los trabajadores de la mayoría de los sectores económicos. Uno de los cambios más significativos que se ha dado de manera desigual, pero que persigue el mismo fin, ha sido la flexibilidad en el mercado laboral, dado que

(...)sus problemas se achacaron a su "rigidez", que se reflejaba en el precio de la mano de obra, las condiciones de empleo y la cantidad y la calidad de los recursos humanos, y que se debería a limitaciones institucionales, políticas sociales, legislaciones y acuerdos colectivos, negociaciones centralizadas, acción sindical y directrices gubernamentales. Por lo tanto, había que eliminar una serie de normas y reglamentaciones que rigidizan el mercado, impidiéndole absorber la oferta de la mano de obra y adaptarse a las exigencias del cambio tecnológico y la competencia externa. (Lagos, 1994:81).

En los años 80's se dio por sentado que un mayor grado de flexibilidad en el mercado laboral ayudaría para que los trabajadores mejoraran su calidad de vida; a su vez se creyó que los beneficios incluirían la incorporación de los que se encontraban desempleados, obteniendo así un mercado laboral con bastas oportunidades de empleo.

En lo que respecta al caso de México, la última reforma laboral dio pie para que la modalidad del outsourcing se implemente sin ninguna traba como un modelo utilitario y legal para la minimización de costos; el "“Outsourcing”(...)(implica)el traslado de determinadas funciones o actividades de un proceso productivo integrado a otras unidades económicas(...)real o ficticiamente ajenas a la empresa. (Martínez, 2009:15), en los últimos años se ha dado un *boom* en cuanto a la creación de empresas de este tipo.

En el año 2002 surge la empresa RRHH Outsourcing S.A, donde laboraron los informantes que forman de esta investigación (la mayoría de los cuales abandonaron la empresa por distintas razones). El trabajo que se realiza en ésta combina trabajo de campo con un intenso trabajo de gabinete, de manera que los trabajadores se enfrentan con distintas experiencias en su andar cotidiano.

### **Movilidad espacial y experiencias metropolitanas.**

Lo que importa observar es la relación que existe entre la percepción que tienen los informantes y lo que Duhau y Giglia (2008) definen como *experiencia metropolitana*,

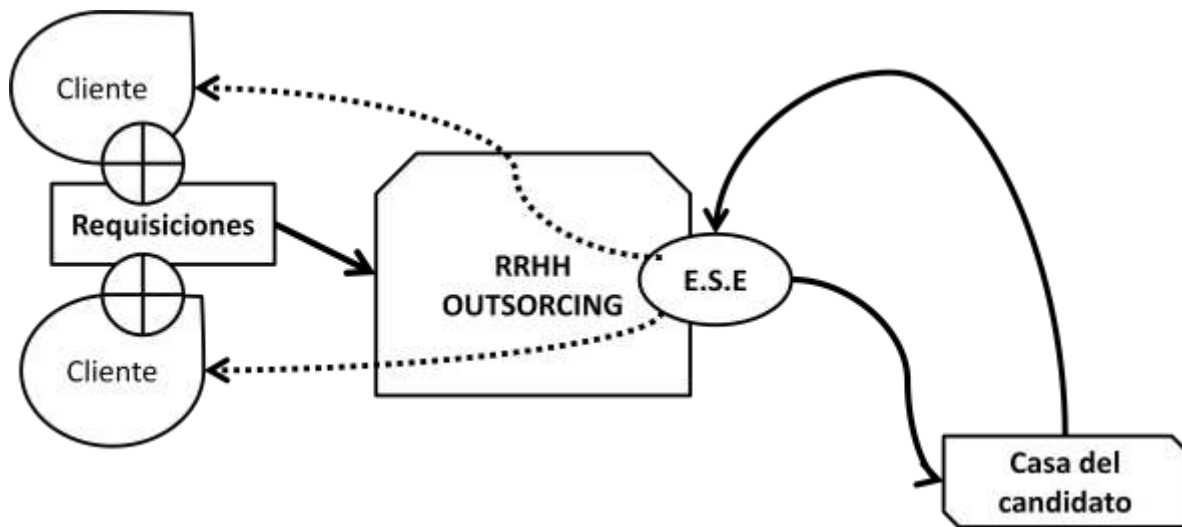
tomando en cuenta que el término hace referencia "(...)tanto a las prácticas como a las representaciones que hacen posible significar y vivir la metrópoli por parte de sujetos diferentes que residen en diferentes tipos de espacio" (Duhau y Giglia, 2008:21). Lo anterior cobra una importancia crucial si concebimos que en la actualidad existe un vertiginoso desarrollo de los centros urbanos, que se caracterizan por ser espacios heterogéneos, cuya expansión y dinámica invitan a preguntarse acerca de las prácticas de quienes los viven, los experimentan y, en gran medida, los resignifican.

Para simplificar mejor el tema de la relación que existe entre los sujetos y el espacio, es posible sostener la afirmación de que "(...) la movilidad espacial es una condición característica de los sujetos sociales y de los colectivos humanos. Entendida como práctica de desplazamiento, forma parte de la dinámica cotidiana de los habitantes de la ciudad. (Di Virgilio, 2011: 179).

Regresando al centro del argumento, donde la experiencia en el espacio urbano es la que articula un tipo particular de trabajo que depende de la movilidad espacial, en la cual "(e)l concepto de experiencia implica la vinculación entre, por un lado, los horizontes de saberes y valores -las visiones del mundo- y por otro lado, la dimensión de las prácticas sociales, ancladas en contextos situacionales (Duhau y Giglia, 2008: 21), es posible que preguntemos ¿qué ocurre cuando un trabajo demanda una constante movilidad espacial? ¿Cómo influye ésta en la percepción de quien lo desarrolla? ¿Cómo influye para que las condiciones del trabajo que realizan se precaricen aun más?

Para fines del análisis he denominado como "Oficina Móvil de Recursos Humano" a este trabajo; lo anterior se sustenta porque el trabajo realizado es, en principio, parte del que

otras empresas han decidido externalizar para dejarlo en las manos de terceros, cuya finalidad es el reclutamiento de personal, específicamente la selección de los candidatos para la incorporación a las empresas que fungen como clientes; y se complementa con el hecho de que es un trabajo que comienza en la oficina de esta empresa y se completa, parcialmente, en la casa de los candidatos que son foco de entrevista, para después regresar a la oficina a terminarlo. De esta manera es un trabajo que requiere de una compleja organización para llevar a cabo su ejecución.



El diagrama anterior ilustra la forma en la que se desarrolla el trabajo: todo comienza en la oficina, cuando el equipo traza las rutas que les asigna la jefa del área. La carga de trabajo depende directamente del número de *requisiciones*, dependiendo de los distintos clientes. En un formato se coloca el nombre del candidato al que se le hará la visita, junto con el número telefónico que servirá para contactarlo.

La mayoría de los informantes imprimía los mapas de las colonias que visitaría en *google maps*; además de que utilizaban el Global Positioning System (GPS) para guiarse en campo. El trabajo que comenzaban en la oficina con la redacción del reporte que contenía

el nombre y el número telefónico del candidato a visitar, se completaba en el domicilio del mismo con la ayuda de equipo de cómputo portátil proporcionado por la empresa.

Los datos recopilados durante la entrevista se incorporan al formato inicial, de manera que pueda completarse el estudio requerido. De regreso en la oficina, ya con toda la información del candidato, se hace una investigación en las bases de datos del INFONAVIT, Buró Laboral (con la finalidad de saber si tiene algún tipo de demanda laboral), círculo laboral; la investigación tiene el fin de cumplir una exhaustiva exploración para conocer mejor a los candidatos.

Cabe mencionar que todo este trabajo era llevado a cabo para cada una de los candidatos que le eran asignadas a los informantes; dependiendo de la urgencia para el cliente, y de la dificultad de los estudio, se tenía un tiempo estimado de tres a cinco días para entregar cada uno. Al final de toda la investigación, y una vez que el cliente tenía el producto terminado (el estudio redactado a la perfección), podían disponerse a cobrar los 100 pesos que complementarían su sueldo base (que equivalía a 2200 pesos mensuales).

Pero detengámonos en lo crucial de todo este proceso. Como he señalado, este trabajo obliga a quienes lo desarrollan a estar en constante movilidad en la Ciudad de México y el Área Metropolitana. Resulta importante rescatar la narrativa de los informantes cuando expresan cómo es su andar a través de la Ciudad, aunado al impacto que tiene la movilidad espacial en la calidad de su trabajo y en su vida cotidiana:

Juan:

Después de un día de trabajo lo único que quiero es llegar a mi casa a dormir. Cuando me ha tocado trabajar, dependiendo de las entrevistas que haga, es como reacciono al cansancio. Cabe mencionar que me tengo que trasladar por toda la ciudad: recuerdo una ocasión en la que me tocó trasladarme desde el Ajusco hasta

Ecatepec y en otra ocasión de Ecatepec al Ajusco. Y bueno, después de esos viajes que duran aproximadamente tres horas de extremo a extremo... llegas a tu domicilio a las 5 de la tarde (los sábados), porque del centro de la ciudad te tienes que aventar otras dos hora. dos horas y cuarto... llegas a tu casa y lo único que quieres es descansar.

En 1967 Anderson propuso el concepto de "Hobo" que "es una categoría social(...), definido como todo trabajador –que no importando en qué lugar o actividad se desarrolle su principal característica es su permanente movilidad. (Imilan, 2007: 43). Sin embargo, para la tesis central que trato de sostener hay que recurrir a lo que Castells, Fernandez y Linchuan (2007) han dado por llamar "trabajador móvil", además de concatenar esta idea con la de la "domesticación de la tecnología" (Morley, 2008). Hay que dejar claro que existe una muy marcada distancia entre el tipo de movilidad que se tiene regularmente y la que este trabajo exige; en especial me refiero al uso de dispositivos electrónicos como el teléfono celular, en especial el caso del Smartphone; esta herramienta multitareas permite que los espacios que anteriormente eran considerados como espacios privados y los públicos se reúnen en la palma de la mano, por lo menos de manera simbólica, a la vez que enlazan a quien usa esta tecnología con disimiles espacios geográficos y a la vez con el ciberespacio. Es con la ayuda de este tipo de tecnología que los informantes construyen un "espacio" de trabajo en el plano de la relación geográfica y virtual. Se mueven por el ciberespacio, en busca de la ubicación exacta del domicilio que deben de visitar, esto les ayuda a moverse a través de la geografía real de la ciudad. Lo anterior cobra sentido si tomamos en cuenta que "un trabajador móvil puede mantener comunicación constante con la central al tiempo que desarrolla su trabajo en cualquier otro lugar con cobertura".



En este caso, el trabajo que realizan los hunde en la incertidumbre, dado que las circunstancias que ofrece la ciudad son impredecibles. El testimonio de Ximena ilustra lo que ha llegado a sufrir en el trabajo:

Pues es que sí es cansado, a veces te toca atravesar toda la ciudad, sabes que no vas a tener ni tiempo para comer y que llevas el tiempo contado para hacer tus cosas en fin de semana y trabajar te quita tiempo. Por ejemplo, la otra vez me sentí mal y le marqué a la jefa, porque ya iba yo en camino. Le dije "oye es que me siento mal". Se me empezó a bajar la presión y me espanté porque sentía que me iba a desmayar y le dije "¿la puedo cambiar (la visita domiciliaria) para mañana?" y me dije "¡Híjole, no! Llámale al candidato y a ver si quiere, pero si no quiere la vas a tener que hacer"; luego ya le dije que sí la iba a hacer... se me pasó un poco el malestar y así me fui. Ese tipo de cositas son gachas...tienes que viajar tanto y no sabes en qué condiciones va ser a qué te vas a arriesgar o qué te puedes encontrar en el camino...

De tal manera que el bajo salario, la incertidumbre en la paga y en especial la constante movilidad, contribuye a la precarización de este trabajo, principalmente por las condiciones de la ciudad.

### **De la casa al trabajo y del trabajo a la casa.**

Es preciso indicar que casi todos los informantes viven a más de dos horas de distancia del lugar de la oficina. Es decir, en total deben de sumar a su jornada de trabajo (8 horas a 10 horas) otras 4 ó 5 horas de trayecto total entre ida a la oficina y el regreso a sus hogares.

Resaltan los casos de Juan, quien vive en Tulyehualco; Ana, que vive en Cuatro Vientos Ixtapaluca, y Sarah y Lidia, que viven en Ciudad Nezahualcoyotl. Lo anterior les genera una gran desventaja al tratar de acceder a otras ofertas de trabajo. La segregación espacial que viven, los lleva a articular de manera cotidiana distintas formas de desplazamiento que forman parte de la dinámica urbana de la ciudad de México; lo anterior va acompañado de la idea de que los cambios económicos en este sistema que se basa en el neoliberalismo, posiciona a los sujetos frente al espacio físico por el que se mueven siempre en proporción

de su poder adquisitivo, mismo que depende en gran medida del tipo de empleo que se tenga. En este caso, específicamente, se trata de estudiantes y egresados de ciencias sociales que trabajan lejos de casa por falta de oportunidades de trabajo cercanas a su domicilio, tal como comenta Juan:

Va a decir el empleador: "pues yo no tengo la culpa de que vivas bien lejos, tú viniste a contratarte, si no te gusta pues vete y busca trabajo por tu casa". Pero la verdad es que por mi casa no hay empleo que tenga, por lo menos, normas legales...

Circunstancias como la que comenta, invitan a re-pensar cómo, "(en) las grandes metrópolis del mundo el cambio en la estructura económica que las sustenta y la alta movilidad territorial cotidiana de millones de trabajadores que se desplazan desde su lugar de residencia habitual hasta los centros de trabajo, ubicados en ellas configuran uno de los aspectos centrales de la complejidad metropolitana a escala mundial. (López, 2010: 12)

En el año 2014, el Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública (CESOP) realizó la "Encuesta telefónica sobre movilidad urbana", misma en la que se expone que "(e)l método más usado para moverse dentro de la zonas metropolitanas es el transporte público, 7 de cada 10 (68%) se transporta por este método."

Al igual refiere que las condiciones a las que se enfrentan algunas personas que usan el transporte público, dependen en gran medida de la distancia que recorren, es decir "(...) 6 de cada 10 (60%) hace menos de 40 minutos y 4 de cada 10 (39%) más de ese tiempo." Contrastando este dato con el de la Encuesta Origen-destino del año 2007 (EOD 2007), nos encontramos con un ligero cambio en el patrón de la movilidad y el tiempo en los viajes en transporte público; en ella se expone "que los viajes que se realizan dentro del mismo distrito tienen una duración promedio de 25 minutos. En cuanto a los viajes que salen del

distrito de origen el tiempo promedio de duración es de una hora; para este tipo de viajes, los que reportaron mayor duración son los que se realizan en transporte mixto, los cuales promedian una hora 23 minutos." (EOD, 2007:88).

Estos datos sirven, únicamente, para ilustrar un poco el panorama general en el que los informantes que vivían en la periferia de la ciudad central (CDMX) vivían diariamente en el trayecto de ida a la oficina y regreso a sus hogares. ¿Pero qué sucede con los sujetos que deben de tomar dos o más transportes para poder llegar a su trabajo y sus trayectos superan las dos horas con treinta minutos por cada viaje? La experiencia metropolitana de los informantes ilustrará parte de estas preguntas.

El espacio, como eje articulador de la relación de los individuos con su entorno, está formado por los lugares transitados durante la práctica de la movilidad cotidiana, por lo tanto, podemos sugerir que si ésta se ve afectada por la distancia recorrida para llegar al trabajo, se vuelve una variante que acentúa las características negativas del empleo.

Las narrativas de los informantes detallan las situaciones con las que se enfrentan día a día muchos trabajadores que se trasladan, al igual que ellos, desde la periferia a la ciudad central. Al principio, Juan, relacionaba el problema de la movilidad con el diseño y la expansión demográfica de la ciudad.

El transporte pues sí es un caos. En la mañana, en las horas pico, es toda una hazaña entrar ya sea al metro o al tren ligero, cuando viajaba en él. La ciudad ya no es capaz de solventar la movilidad de todas las personas. Tal vez sea por su mal diseño, tal vez no planeaba la expansión demográfica, no sé qué argumentar a favor de esto. El trabajo que nos cuesta trasladarnos sí es basto.

A su vez, la forma de experimentar la metrópoli, en su caso, está guiada con la noción de ahorrar un poco de dinero en cada trayecto de su casa al trabajo y de regreso. De este modo, él ha experimentado varias rutas para poder lograr dicho cometido.

Pues yo tengo tres rutas para llegar al trabajo. Antes de que abrieran la Línea 12 buscaba la alternativa para llegar más temprano; al principio me iba en una combi que va directo de Tulyehualco a Tasqueña, pero representaba más gasto porque cobran trece pesos; sí es un poco más rápido pero representaba ese tipo de gasto, y, si tomaba el Metrobús para llegar más rápido era un gasto mayor... entonces, la alternativa era buscar otra ruta por la que me saliera más barato el transporte público, aunque hiciera más tiempo. (...) la opción era irme por Xochimilco, así hacía tres horas de mi casa al trabajo pero me ahorraba, aproximadamente, diez pesos diarios...

En el caso de Lidia, el hecho de trabajar a más de dos horas de su hogar la hace vivir una rutina que en más de un sentido es desgastante y agotadora. La movilidad desde el Estado de México a la ciudad de México, pese a que la distancia no es tan grande, se ve entorpecida por el problema del tráfico vehicular.

Un trayecto de mi casa al metro Tepalcates, cuando no hay tráfico, es de 10 minutos en automóvil, pero en combi me hago media hora...voy llegando al Metrobús como a las 7 de la mañana; de ahí hago otros 20 minutos, porque la verdad no me voy parada. Igual, en el Metrobús hay dos filas, una en la que te vas parado y otra en la que te vas sentado... me formo para irme sentada, porque una hora (que es lo que dura el trayecto a la estación del Metrobús cercana oficina) no me voy a ir parada. Voy subiendo el Metrobús como a las 7:15 ó 7:20, en lo que llego a "La Piedad"; llego a "La Piedad" como a las 8:20 y ya camino. Pero todo ese transcurso, todo ese tiempo perdido por el tráfico, por no poder tomar combi es un caos. Además, como dice Ana, la gente es irracional, nos volvemos como animales tal cual... aventándonos para ganar un lugar. Es traumante perder todo ese tiempo.

Lidia identifica de manera concreta la problemática de la movilidad, el tiempo que pierde en sus recorridos y la relación que esto tiene con la situación de precariedad a la que se enfrenta en su empleo.

(...)durante el trayecto lidias con las personas, con el enojo de las personas, con el hecho de que hay mucha gente, con el tráfico... eso es desgastante... ir y venir diario... súmale que no te pagan bien, que tienes que quedarte y sacrificar cosas de tu vida...al final llegas a tu casa y lo único que quieres es dormir o descansar porque estás harta de todo el transcurso del día, de todo el regreso con todo el tráfico...

### **Conclusiones.**

La movilidad que requiere el caso que estudio, dado a que los trabajadores viven muy lejos del lugar en el que trabajan, demuestra que los procesos de trabajo se han transformado gracias a la conectividad continua, en especial por el uso de tecnologías de información para el desplazamiento de este tipo de trabajadores. Estos espacios laborales no incluyen únicamente el lugar físico en el que se desarrolla el trabajo; la *experiencia metropolitana* que viven los sujetos, incluida la movilidad de ida al trabajo y regreso a sus hogares, aunada a las condiciones de trabajo precarizan aun más las condiciones de empleo que se ejerce en este tipo de empresa. Ser un trabajador móvil implica tener cierto grado de calificación en lo que respecta al uso de tecnología de información; lo anterior, gracias a la flexibilidad actual del mercado de trabajo, no es garante para la inserción en el mismo.

### **Bibliografía**

Arellano, Karina et al., 2009, "Construcción del sujeto de trabajo en la condición de precariedad", En Trabajo, empleo, calificaciones profesionales, relaciones de trabajo e identidades laborales, Vol. I, Bueno Aires: CLACSO.

Bernardoni, María, 2007, "Seguridad social y formas atípicas de trabajo. Relatoría General del XVI Congreso Iberoamericano de Derecho del Trabajo y de Seguridad Social", Revista

Castells, Manuel, Fernandez, M, Lichuam, Sey. (2007) Comunicación móvil y sociedad, una perspectiva global, Madrid, Ariel-Fundación telefónica

Gaceta Laboral, Vol. 13, no. 3, Lisboa: Universidad de Zulia, pp. 403-404.

Di Virgilio, María, 2011, "La movilidad residencial: una preocupación sociológica", Territorios, núm. 25, Bogotá, Colombia, pp. 173-190.

Duhau, Emilio. y Giglia, Angela, 2008, Las reglas del desorden: habitar la metrópoli. México: Siglo XXI, Editores, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco.

García, Nestor, Cruces, Francisco y Urteaga, Maritza, 2012, Jóvenes, culturas urbanas y redes digitales. México, Ariel.

Giglia, A. y Miranda, A. (coordinadoras), 2014, Precariedad urbana y lazos sociales. Una comparativa entre México e Italia. México, UAM- Iztapalapa y Dipartimento di Scienze Sociali Università degli Studi di Napoli Federico II

Fuentes , C. ,2008, "La estructura urbana y las diferencias espaciales en el tiempo de traslado del viaje al trabajo en Ciudad Juárez, Chihuahua", En Estudios Demográficos y Urbanos, vol. 23, El Colegio de México, A.C. México pp. 55-81

Gorz, André (sin año) Salir de la sociedad salarial Traducción de Enric Sanchis Biblioteca Omegalfa

Guadarrama, Rocío, Hualde, Alfredo., & López, Silvia .(coordinadores), 2014. . La precariedad laboral en México. Dimensiones, dinámicas y significados, El Colegio de la Frontera Norte, México:

Hernández, Carmen y Nava, Yuneska. (2012). Subcontratación: relación laboral encubierta. Telos, Septiembre-Diciembre, pp. 333-345.

Ibarra, Manuel. (2010). Flexibilidad laboral en Iberoamérica: un análisis comparado. Estudios Fronterizos, Enero-Junio, pp. 81-106.

Imilan, Walter, 2007, "La ciudad etnografiable el problema del objeto en Londres, Chicago y Santiago de Chile", Serie Documentos N° 2.

Lagos, Ricardo, 1994, "¿Qué se entiende por flexibilidad laboral?", Revista de la CEPAL, número 54, Santiago de Chile.

Martínez, Enrique, 2009, " El derecho laboral mexicano y la tercerización", En Outsourcing (tercerización). Respuestas desde los trabajadores. CILAS, México.

Recio, Albert, 2007, Precariedad laboral: del neoliberalismo a la búsqueda de un modelo alternativo, Congreso El desafío del desarrollo humano. Propuestas locales para otra globalización, Bilbao.

Sánchez, L., 2016, "El efecto de la segregación residencial socioeconómica sobre el empleo: diferencias por género en la Ciudad de México", En Trabajo global y desigualdades en el mercado laboral. UAEM, CLACSO. CEM

Sassen, Saskia, 2008, "Actores y espacios laborales de la globalización", Papeles de cuestiones internacionales, ním 101, pp. 33-51.

Encuesta telefónica sobre movilidad urbana. año 2014. Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública (CESOP)

Encuesta Origen-Destino, 2007