



**DINOS LO
QUE PIENSAS**



cartas@estrellavalpo.cl

Ley 42 horas: más tiempo en el reloj, pero ¿más tiempo de vida?

La reducción de la jornada laboral a 42 horas semanales en Chile es un avance significativo y, sin duda, una buena iniciativa. Este cambio, que se enmarca en el camino hacia las 40 horas en 2028, supone una disminución de 5 horas semanales respecto al límite original de 45 horas, lo que equivale a aproximadamente un 11% menos de tiempo trabajado.

El espíritu es claro: privilegiar la vida en familia, el autocuidado, el tiempo libre y el ocio, y retirar el rótulo de “siempre disponible” que cargan muchas personas en su vida cotidiana. Sin embargo, la verdadera calidad de este avance no está solo en el reloj del lugar de trabajo, sino en cómo se articula con el resto de la jornada vital: el desplazamiento, el espacio público y la forma en que se organiza el tiempo entre el trabajo y el hogar.

En Chile, uno de los puntos más delicados es el de los desplazamientos. En Santiago, el promedio de viaje de ida o vuelta en transporte público es de alrededor de 47 minutos, lo que acumula casi 17 días al año entre el hogar y el lugar de trabajo para muchos santiaguinos. En los trayectos más largos, especialmente en comunas periféricas, los tiempos pueden alcanzar hasta dos horas en la hora peak. Esto significa que muchas perso-

nas no solo trabajan menos horas, sino que pierden un tiempo considerable en el trayecto diario, un tiempo que se convierte en estrés, agotamiento y desgaste físico y emocional.

Además del tiempo, está la calidad de ese desplazamiento. El transporte público muchas veces funciona como un espacio de confusión, incertidumbre y fricción social: filas largas, atrasos, falta de información, incomodidad física y, en algunos casos, incomodidad emocional por el ruido, la agresión o la falta de respeto entre los usuarios. Si el viaje se vive como una experiencia hostil, el cansancio y la irritabilidad llegan a la puerta de casa antes de que uno pueda conectarse con su familia o con uno mismo. En ese contexto, la menor jornada laboral objetiva puede no traducirse en más conversaciones, más juego con los hijos, más tiempo de lectura o descanso, sino en un anhelo de “modo off”: echarse en el sofá, mirar series o deslizar el celular, y luego dormir para repetir el ciclo al día siguiente.

Por eso, la reducción de la jornada laboral no puede ser solo un ajuste de horario en las empresas e instituciones; debe acompañarse de políticas que armonicen el espacio público y el transporte. El transporte debe ser expedito, seguro, puntual y digno: recorri-

dos que se cumplan, frecuencias respetadas, infraestructura adecuada y un trato humano entre usuarios y sus operadores.

Asimismo, requiere espacios públicos que inviten a la permanencia y convivencia: plazas iluminadas, juegos infantiles disponibles incluso en invierno, veredas seguras y accesibles, donde uno pueda caminar con hijos, sobrinos o mascotas al final de la jornada sin sentir que se expone a un riesgo constante. La ciudad debe ser un entorno que permita dejar el trabajo en el trabajo, que no genere la necesidad de mantenerse hiperconectado a través de mensajes laborales después de la jornada, y que genere condiciones para que el tiempo de descanso realmente se experimente como descanso.

Si se cuida la calidad del espacio público y del transporte, la reducción a 42 horas (y luego a 40) dejará de ser solo una consigna legal y se convertirá en una transformación real de la vida cotidiana. La ciudad y el trabajo, entonces, podrán colaborar entre sí para que el tiempo de vida – que es siempre limitado – se sienta más pleno, más humano y menos fragmentado.

Carmen Lamilla Almuna, directora de Trabajo Social Advance de la UNAB