

VI. ASPECTOS SOCIALES 7000

En el análisis de los aspectos sociales que rodean a la problemática del transporte de pasajeros en el Área Metropolitana de Monterrey es necesario partir del conocimiento de las formas sociales que conforman este sistema, desde una perspectiva histórica a partir de su nacimiento, desarrollo y su funcionamiento actual. La primera forma social que pudimos encontrar dentro de este sistema es la empresa, en armonía con la forma básica de gestión en el sistema social moderno.

En el servicio de transporte de pasajeros en el Área Metropolitana de Monterrey la empresa toma dos modalidades: la forma tradicional^{1/} que es históricamente la primera en aparecer, compuesta por empresarios y trabajadores. La otra modalidad, aparecida muy recientemente (a principios de los años sesenta para el caso de las ruterías y en 1982 para el caso de los camiones), toma la forma de asociación de pequeños propietarios (con uno o dos vehículos en el caso general) que se unen para prestar servicios en una determinada ruta.

En estas circunstancias el estudio de campo de las empresas-transportistas habría de cubrir los tres sectores: empresarios y trabajadores en las empresas tradicionales y permisionarios en ruterías y camiones. Para cubrir el sector de empresarios tradicionales se realizaron siete entrevistas a profundidad aclarando que el objetivo del estudio de campo no era la obtención de parámetros cuantitativos sino la detección de opiniones y actitudes con respecto a la problemática del transporte. Para conocer la opinión de los trabajadores se recurrió a diez entrevistas a profundidad a otros tantos delegados sindicales. Finalmente, en el caso de los permisionarios fueron entrevistados dos representantes mayoritarios (C.T.M. y C.N.O.P.).

La segunda forma social que encontramos en el caso del trans

1/ Que en el caso particular adopta el nombre de "concesionario".

-porte urbano de pasajeros es el usuario. En este caso se cubrió, por la limitación de tiempo, solamente a un sector de los usuarios, que es el de los obreros de la industria manufacturera, habiéndose entrevistado a trabajadores de empresas pertenecientes a tres diferentes grupos^{2/} de actividad económica. En este caso no se recurrió a la entrevista a profundidad sino al cuestionario con el objeto de practicar pruebas de hipótesis relacionadas con la funcionalidad del transporte y sus efectos sobre la productividad.

A. Concesionarios.

La encuesta a los concesionarios incorpora cuatro aspectos básicos, a saber: Origen y Evolución, Organización, Relaciones Laborales y Problemática del servicio.

1.- Origen y Evolución.

La gran mayoría (5 de cada 7) de los actuales empresarios del transporte urbano participan en esta actividad por tradición familiar; podemos manifestar entonces que existe un alto grado de vocación familiar como la motivación principal para el ingreso como empresario del transporte urbano.

Esto conduce a considerar que, así mismo, la gran mayoría de las empresas son de carácter familiar.

A la par con la evolución urbana de Monterrey ha venido evolucionando el sistema de transporte de pasajeros. Esta aseveración, trivial a primera vista, explica en buena medida la distribución territorial de las rutas que prestan servicio al Área Metropolitana de Monterrey: las empresas más antiguas cubren aquellas zonas que en la actualidad se encuentran plenamente consolidadas tanto desde

2/ El término "grupo" se emplea en el sentido preciso de la clasificación del Censo Industrial.

el punto de vista urbanístico como del social. Estas empresas prestan servicio en sectores completamente urbanizados, con calles pavimentadas y una distribución espacial de las actividades plenamente determinada; su clientela consiste en sectores de la población que cuentan con un arraigo suficiente para observar patrones de comportamiento en armonía con el servicio que reciben; son en su gran mayoría personas pertenecientes al estrato socio-económico medio bajo plenamente integrados a la vida urbana.

Por el contrario, las empresas de mas reciente creación ^{3/} prestan servicios a las áreas urbanas nuevas, que se encuentran todavía en proceso de integración urbanística, social y económica. Esto significa que en buena medida las condiciones en que se encuentran las calles son deficientes, generando con esto costos de operación mayores que en condiciones mas favorables de vialidad.^{4/} Igualmente la mayoría de los usuarios pertenecen al estrato socio-económico bajo y en algunos casos pertenecen a los grupos marginados; estas últimas empresas por lo tanto objetivamente se encuentran sujetas a mayor incidencia de mal trato a las unidades por parte del usuario y demás pobladores de las áreas servidas.

2.- Organización y Administración.

Podemos dividir el grupo de las empresas concesionarias del transporte de pasajeros en dos subgrupos, según el tamaño; grandes y medianas. Encontramos que las grandes empresas familiares estrechamente vinculadas por medio de lazos de parentesco y que presentan una administración interna altamente eficiente, encontrándose además que solo tres familias son propietarios del 55.3% del total de unidades en servicio; específicamente, dos de ellas concen-

^{3/} Entendiendo por reciente creación una existencia menor a 20 años.

^{4/} Es claro que, en su momento, las empresas pioneras también tuvieron que experimentar este tipo de problemas.

-tran una mayoría relativa de las unidades en servicio, siendo así los pilares sobre los que descansa esta forma social del sistema.

El factor adicional consiste en que la administración de estas empresas familiares pasa de padres a hijos, por lo que en el presente ya es la tercera generación la que directa o indirectamente se encuentra involucrada en la administración de las mismas.

Destaca el hecho de que las personas que ejercen la administración cuentan con un grado de calificación tanto universitario como de formación empírica, puesto que se les integra en las tareas desde edades tempranas. Igualmente, fue posible constatar que mantienen una posición de liderazgo (ejemplo a seguir) administrativo entre los demás concesionarios, tanto debido a su antigüedad como a sus formas de organización administrativa. Cabe destacar que estas empresas pioneras dentro de la prestación del servicio, cuentan con antigüedades de entre 40 y 60 años, y que es fácil deducir que han logrado subsistir aún en períodos críticos que ya con anterioridad se han presentado en la historia de la localidad, como la Gran Depresión y el período económicamente difícil de principios de los años cincuenta.

Por lo que se refiere a los aspectos administrativos, solamente fue posible averiguar que todas las empresas se encuentran constituidas en Sociedades Anónimas. En cuanto a estructura administrativa, la organización por lo general está formada por un director, gerentes de ruta,^{5/} un contador, despachadores, jefes de taller, operarios, mecánicos, secretarias y personal de vigilancia. En la mayoría de las empresas son los miembros de la familia empresarial quienes desempeñan los cargos gerenciales y admi-

^{5/} Evidentemente cuando la empresa administra más de una ruta