

nistrativos de supervisión, etc. y en forma indistinta con el objeto de proporcionarles un conocimiento del funcionamiento interno de las empresas.

3.- Relaciones Laborales.

En este encabezado es pertinente comentar sobre los siguientes aspectos: afiliación sindical de los trabajadores, políticas de reclutamiento, prestaciones al personal, condiciones de trabajo y naturaleza de las relaciones obrero-patronales.

En el trabajo de campo se encontró que en todas las empresas excepto una^{6/} los trabajadores se encuentran afiliados a la Confederación de Trabajadores de México. (C.T.M.).

La política de reclutamiento de operadores que se realiza en estas empresas es en base a la experiencia; no existen programas de capacitación y adiestramiento. En algunos casos se da a los trabajadores algunas instrucciones conducentes al mejoramiento de la atención al usuario, pero sólo se realiza esporádicamente.

Una de las características fundamentales del sistema de transporte de pasajeros en el A.M.M. es su falta de dinamismo; el número de unidades en servicio no aumenta de un año a otro y, por consecuencia, el número total de operadores que se requiere permanece también constante. Los operadores que se requiere contratar en reemplazo de los que se retiran del sistema provienen en su mayor parte del transporte de carga. Al interior del sistema existe el fenómeno de la rotación de prácticamente el mismo personal entre las diferentes empresas concesionarias.

^{6/} Y aun en esta empresa se encontró que los trabajadores de una de sus rutas están afiliados a la C.T.M. En cuanto al resto de las rutas (de esta misma empresa) están afiliadas a la Federación de Sindicatos Independientes.

El salario y las prestaciones que se otorgan a los trabajadores se circunscriben a lo establecido por la Ley Federal del Trabajo y lo estipulado en los contratos colectivos de trabajo, amén de algunos estímulos adicionales que otorgan los concesionarios tales como el fomento a las actividades deportivas (patrocinio de equipos), promoción cultural, préstamos personales, premios por puntualidad y asistencia, etc..

Es indispensable enfatizar que las condiciones de trabajo de los operadores son altamente agobiantes: las tareas que el operador tiene que desempeñar son sumamente intensivas. El oficio se puede analizar descomponiéndolo en tres tareas básicas: 1) manejar; esta tarea se realiza en forma ininterrumpida en turnos de ocho horas con muy breves lapsos de descanso, en un tránsito vehicular de alta densidad, en calles angostas, con cruces de ferrocarril, sobre calles muchas veces mal pavimentadas o totalmente sin pavimentar, frecuentemente con una temperatura superior a los 35°C a la sombra a la que se auna el calor del motor y el ruido y humo constante. 2) cobrar; esta tarea es frecuentemente simultánea a la de manejar y requiere en sí misma un alto grado de concentración. 3) Mantener el orden dentro de la unidad con todas las complicaciones que puede conllevar esta labor.

La disponibilidad de instalaciones de servicios para los trabajadores (parte integral de las condiciones de trabajo) es variable de acuerdo a la salud financiera de la empresa concesionaria. El espectro de niveles de estas instalaciones va desde la disponibilidad de cocinas, comedores, baños y servicios sanitarios a sólo servicios sanitarios en malas condiciones higiénicas.

En cuanto a la naturaleza de las relaciones obrero-patronales; de los concesionarios entrevistados casi todos ex-

-presaron que éstas son cordiales y que exista un respeto mutuo entre la empresa y el sindicato. Podemos por lo tanto concluir que en este sector de la actividad económica las relaciones obrero-patronales no son diferentes de la generalidad. En otras palabras, no se detectaron problemas especiales o distintos de los que pueden ocurrir en cualquier otra de las ramas de la actividad económica.

4.- Problemática del Servicio.

La encuesta entre los concesionarios arrojó como resultado la detección de veintisiete problemas básicos que pueden ser agrupados bajo las siguientes categorías :

De Organización

- Invasión de las rutas establecidas por parte de nuevas rutas de concesionarios (camiones).
- Traslape o invasión de las rutas de camiones por rutas o peseras.
- Competencia por parte de los permisionarios, quienes operan con menores costos, evitando costos fijos.
- En el caso de la tarifa preferencial, ausencia de control sobre la emisión de credenciales que acrediten al usuario como estudiante.
- Ausencia de planeación integral del transporte urbano.

Económicos.

- Disminución generalizada en la demanda a partir de la crisis económica iniciada en 1982.
- Estacionalidad de la demanda, fenómeno que se presenta en tres modalidades: diaria (con dos períodos punta) - semanal (apreciándose disminuciones notables en el fin de semana); anual (durante el verano la demanda estudiantil se reduce prácticamente a cero).

Financieros

- Extemporaneidad (retraso en la autorización) de aumentos en las tarifas.

- El cambio en la paridad de la moneda (que multiplicó el valor en pesos de las deudas en dólares), aunado a la escasez de divisas para la importación de refacciones.

- Escasez y alto costo de créditos.
- La empresa absorbe el pago de daños por accidentes a los usuarios.
- Aumento en el costo de los vehículos.
- Aumento en el precio de las refacciones.
- Descapitalización de las empresas como consecuencia de los anteriores problemas.

Técnicos.

- Congestión vehicular (mas de 200,000 vehículos circulando en el A.M.M.).
 - Mal estado de las calles; este problema afecta particularmente a las rutas origen-destino y alimentadoras.
 - Incidencia de accidentes.
 - Vialidad deficiente en términos generales.
 - Sistemas de cobro de pasajes obsoletos.
- ##### Sociales
- Vandalismo de usuarios y de público no usuario.
 - Vigilancia insuficiente para evitar el anterior problema así como el de comportamiento de los usuarios.

De Personal

- Escasez de buenos operarios.
- Escasez de mecánicos suficientemente calificados.
- Ausentismo de los operadores.
- Alcoholismo como un fenómeno no generalizado pero sí importante.
- Robo de pasajes por parte de los operadores; en el sistema de cobro por ánfora el robo ocurre con el efectivo disponible para efectuar las operaciones de cambio;

en el sistema de boletaje el usuario se convierte en cómplice del chofer al devolver el boleto. Este problema es generalizado y el monto de lo sustraído asciende a entre \$200.00 y \$500.00 pesos diarios por operador.

- Ausencia de cursos de capacitación para los operadores.

De esta serie de problemas algunos resultan efecto de otros. Hemos intentado presentar la visión de los concesionarios con respecto a su propia problemática.

En la conclusión ofreceremos nuestra visión de la problemática al aportar una jerarquía según problemas genéricos y problemas derivados.

B. Trabajadores.

El estudio de campo de los trabajadores del transporte urbano se abordó por medio de una encuesta dirigida a 10 de 26 representantes sindicales de los trabajadores de las empresas concesionarias. En este caso se utilizó un cuestionario de siete preguntas específicas. Pasamos a continuación a sintetizar las respuestas a las siete preguntas según el orden en que aparecen en el cuestionario.

1.- "Cual es la situación actual del transporte público de pasajeros en el Area Metropolitana de Monterrey?"

Todos los entrevistados coincidieron en que la situación está sumamente deteriorada, señalándose entre los problemas principales los altos costos de operación en general, las bajas tarifas y, lo que es digno de notarse, problemas de personal: falta de competencia y responsabilidad, alcoholismo, ausentismo e incluso poligamia.

2.- "Cuales son los principales problemas del transporte y cuáles son sus causas?"

En esta pregunta existe también coincidencia general en el sentido de que los problemas principales son los altos costos de operación y la reducción en el pasaje, ambos combinados con la actual crisis e inflación. Otro problema muy importante es la vialidad de rutas y las exigencias de los tiempos de recorrido, todos estos problemas derivados de la falta de planeación en el transporte.

3.- "Cómo afectan estos problemas a los trabajadores del transporte urbano?"

Los efectos sobre los trabajadores del transporte urbano son de dos tipos. Primeramente, los problemas económicos deterioran el salario real de los trabajadores y aumentan el desempleo entre ellos. Segundo, las condiciones de trabajo producen tensión en el operador, que se canaliza hacia el alcoholismo, poligamia, ausentismo e ineficiencia en el desempeño de las labores.

4.- "En qué condiciones están las relaciones obrero-patronales?"

La gran mayoría de los entrevistados declaró que las relaciones obrero-patronales son armónicas, existe entendimiento, desde hace dos años no ha habido huelgas ni paros contra los concesionarios. Sólo dos de los entrevistados declararon que existen pequeñas fricciones.

5.- "Cuáles son sus tareas como representante sindical?"

La defensa del trabajador en cualquier circunstancia es la tarea mas importante de los representantes sindicales. Las "circunstancias" mas comunes son: los accidentes, las faltas de asistencia, robo a la empresa, problemas familiares y gestión de créditos.

6.- "Qué efectos tienen las actividades sindicales en a) Los trabajadores, b) La empresa, c) Los usuarios?"