

CUADRO N° 20

EMPRESA 3: TIEMPO DE DESPLAZAMIENTO HOGAR-TRABAJO.

CONCEPTO	FRECUENCIA ABSOLUTA	FRECUENCIA RELATIVA	FRECUENCIA ACUMULADA
30 a 60 minutos	19	55.9	55.9
Hasta 30 minutos	10	29.4	85.3
60 a 90 "	4	11.8	97.1
+ de 90 minutos	1	2.9	100.0
TOTAL:	34	100.0	

FUENTE: Investigación Directa.

CUADRO N° 21

EMPRESA 3: MEDIOS DE TRANSPORTE UTILIZADOS

CONCEPTO	FRECUENCIA ABSOLUTA	FRECUENCIA RELATIVA	FRECUENCIA ACUMULADA
Camión	24	70.6	70.6
Pesera	4	11.8	82.4
Camión-Pesera	3	8.8	91.2
Pesera-Camión	3	8.8	100.0
TOTAL:	34	100.0	

FUENTE: Investigación Directa.

CUADRO N° 22

EMPRESA 3: TRANSBORDOS NECESARIOS

CONCEPTO	FRECUENCIA ABSOLUTA	FRECUENCIA RELATIVA
Sin transbordos	22	64.7
Un transbordo	12	35.3
T O T A L:	34	100.0

FUENTE: Investigación Directa.

CUADRO N° 23

EMPRESA 3: NUMERO DE FALTAS

CONCEPTO	FRECUENCIA ABSOLUTA	FRECUENCIA RELATIVA
Dos faltas.	3	8.8
Una falta.	1	2.9
No respuesta	30	88.2
T O T A L:	34	100.0

FUENTE: Investigación Directa.

En este caso los índices de correlación positiva con el número de faltas son los más altos.

CUADRO N° 22

CUADRO N° 24

CUADRO N° 24

EMPRESA 3: TRANSBORDOS NECESARIOS

EMPRESA 3: OPINIONES SOBRE EL TRANSPORTE URBANO.

CONCEPTO	FRECUENCIA ABSOLUTA	FRECUENCIA RELATIVA	FRECUENCIA ACUMULADA
Regular	14	41.2	41.2
Bueno	8	23.5	64.7
Malo	5	14.7	79.4
Pésimo	4	11.8	91.2
Excelente	3	8.8	100.0
T O T A L:	34	100.0	

FUENTE: Investigación Directa.

RELACION	COEFICIENTE DE PEARSON.	NIVEL DE SIGNIF.	N° DE OBSERV.
Tiempo de Transbordos	0.8438	.000	40
Tiempo con N° de Faltas.	0.0283	.431	40
N° de Transb. con N° de Faltas.	0.1146	.244	39

Como puede observarse, si bien es muy leve, existe una clara indicación de una correlación positiva entre la ineficiencia del transporte de pasajeros, representada por el tiempo de traslado y el número de transbordos y las mermas en la productividad de los trabajadores, representadas por el número de faltas.

Se presentan a continuación los resultados correspondientes a los trabajadores de la segunda empresa:

RELACION	COEFICIENTE DE PEARSON	NIVEL DE SIGNIF.	N° DE OBSERV.
Tiempo de Transbordos	.7196	.000	33
Tiempo con N° de Faltas.	.1288	.241	32
N° de Transb. con N° de Faltas.	.2605	.075	32

En este caso los indicios de una correlación positiva son ligeramente más altos.

En la tercera de las empresas en que se entrevistó a trabajadores usuarios del transporte público, los resultados son aun más definitivos, según se puede juzgar al observar los resultados:

RELACION	COEFICIENTE DE PEARSON.	NIVEL DE SIGNIF.	Nº. DE OBSERV.
Tiempo de Transbordos	.4639	.003	34
Tiempo con Nº. de Faltas.	.4834	.003	31
Nº. de Transb. con Nº. de Faltas.	.1684	.183	31

Podemos concluir que existen indicios importantes de que la ineficiencia del transporte urbano incide negativamente sobre la productividad de los trabajadores justificándose así una investigación a mayor profundidad sobre este aspecto.

RELACION	COEFICIENTE DE PEARSON	NIVEL DE SIGNIF.	Nº. DE OBSERV.
Tiempo de Transbordos	.7199	.000	33
Tiempo con Nº. de Faltas.	.1288	.241	32
Nº. de Transb. con Nº. de Faltas.	.2602	.072	32

En este caso los indicios de una correlación positiva son igualmente más altos.

VII ASPECTOS POLITICO-ADMINISTRATIVOS

En este capítulo nos avocamos al estudio de los organismos -- que como formas sociales, jurídico-políticas o político-administrativas regulan o arbitran el sistema de transporte urbano de pasajeros en el Area Metropolitana de Monterrey.

En el estudio de campo se identificaron por lo menos tres formas sociales que funcionan como árbitros o bien con una labor de gestoría entre los prestatarios del servicio público de transporte y los usuarios. Estos organismos son los siguientes: La Comisión Intermunicipal del Transporte Urbano (C.I.T.U.), La Unión del Transporte Urbano de Monterrey y las diferentes Centrales Obreras y Organizaciones Populares. Sobre estas últimas se hizo referencia anteriormente.

A. La C.I.T.U.

La Comisión Intermunicipal del Transporte Urbano nace en el año de 1972 bajo un clima político, tanto a nivel estatal como municipal que tiene como antecedentes las situaciones conflictivas surgidas en 1968 y 1971. De esta manera, la estrategia de gobierno se caracteriza por la búsqueda de la estabilidad social. Estas circunstancias ayudan a explicar el momento de la creación de la C.I.T.U.; sin embargo, es evidente la necesidad de ejecutar acciones encaminadas a la solución del problema del transporte urbano de pasajeros. En ese año, la situación del sector era la siguiente:

"En la ciudad de Monterrey, existen cincuenta y cuatro líneas de transporte urbano, operados por veinticuatro empresas que funcionan con notorias deficiencias, con un faltante de quinientos camiones, los cuales, a la brevedad posible deben de incorporarse al servicio.