



Universidad Autónoma Metropolitana

Unidad Iztapalapa

CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

**PRACTICAS SOCIALES EN LAS RELACIONES
LABORALES DE CONDUCTORES DE MICROBUS EN EL
D.F.**

-ESTUDIO DE CASO: RUTA 1-

**T E S I N A
QUE PARA OBTENER EL GRADO DE LICENCIADO EN**

S O C I O L O G I A

P R E S E N T A N

AIDA RUCELI MALACARA MACEDO

Matricula: 96329332

JAVIER ZAMORA OSORIO

Matricula: 96331254

YENI LAURA GABRIEL DE PAZ

Matricula: 96328755

ASESOR

DR. ADOLFO MIR ARAUJO

Iztapalapa Ciudad de México, Abril, 2005.

INDICE

INTRODUCCION	1
CAPITULO I	
<i>Antecedentes del Transporte Público de Pasajeros en microbús en el Distrito Federal.....</i>	4
CAPITULO II	
COTIDIANIDAD EN EL TRABAJO	
1. <i>Inicio de la jornada de trabajo.....</i>	15
2. <i>Itinerario o Ruta.....</i>	23
3. <i>Fin de la jornada de trabajo.....</i>	25
CAPITULO III	
ESTUDIO DE CASO: RUTA UNO; VICENTE GUERRERO - METRO ERMITA	
1. <i>Datos generales.....</i>	28
2. <i>Relación laboral: conductor - patrón.....</i>	29
3. <i>Relación laboral: conductor - autoridad.....</i>	42
4. <i>Relación conductor - usuario.....</i>	47
5. <i>Relación conductor - conductor.....</i>	49
CONCLUSION	53
CUESTIONARIO	59
ENTREVISTAS	
1. <i>Hernández Valdovinos Leticia.....</i>	61
2. <i>Mendoza Francisco.....</i>	72
BIBLIOGRAFIA	75

Introducción.

El transporte público de pasajeros ha sido estudiado desde distintas perspectivas y muy diversas disciplinas, tratando de resolver problemas en el servicio que van desde el mal trazado de las rutas, hasta los problemas ecológicos que se derivan del mismo. Cuestionando cosas que se podrían considerar triviales como la comodidad hasta las pérdidas económicas y desgaste de la fuerza de trabajo en viajes excesivamente largos y tardados.

Este trabajo en particular intentará dar respuesta a la siguiente pregunta: ¿Qué es lo que permite que los conductores de microbús lleven a cabo prácticas como las siguientes; subir y bajar pasaje en paradas no autorizadas, en segundo y tercer carril, llevar con sobrecupo la unidad, viajar a alta velocidad, no respetar las señales de tránsito. Que incide en la regularidad, continuidad, uniformidad, permanencia, seguridad, comodidad y eficacia del servicio de transporte público de pasajeros del Distrito Federal?.

El caso a estudiar será la ruta uno en el ramal que va de la colonia Vicente Guerrero a la estación del metro Emita a través de la aplicación de una encuesta así como una entrevista. De este modo cuando se hagan afirmaciones generales nos estaremos refiriendo a nuestro estudio de caso.

El estudio se centrará en las relaciones laborales entre los distintos actores del servicio de transporte de pasajeros como son; los conductores, los concesionarios, y las autoridades gubernamentales.

En las relaciones laborales se pueden identificar tres niveles de estudio, como lo menciona Thomas A. Kochan: "las actividades de los empresarios, trabajadores y organizaciones gubernamentales están divididas en tres niveles; 1) nivel superior de las decisiones estratégicas; 2) nivel medio o funcional de la negociación colectiva o de formulación de políticas de personal, y 3) nivel inferior, correspondiente al lugar de trabajo" (Kochan, 1993: 41). En particular nosotros haremos referencia a las relaciones laborales en el nivel micro social, a lo cotidiano del trabajo, dejando de lado el nivel medio y macro social para una mejor oportunidad.

Nuestra hipótesis principal la planteamos de la siguiente manera: los conductores del transporte de pasajeros del Distrito Federal llevan a cabo acciones repetitivas (prácticas) que se reflejan en un servicio deficiente en muchos aspectos. Estas prácticas están motivadas por la obtención de una ganancia que principalmente es económico y sustentado en el tipo de relación que existe entre los conductores, concesionarios y autoridades encargadas del

servicio de Transporte Público de Pasajeros en el Distrito Federal. En otras palabras, existe una presión por parte del entorno económico, político, social que obliga a los agentes (actores) a tomar decisiones en la búsqueda de la obtención de ganancias, sin embargo el entorno no determina la conducta de los actores sino más bien les da una oportunidad para actuar. La respuesta concreta a esta presión es regulada, orientada, si se puede decir, permitida por las normas y los recursos, así como por la subjetividad de los actores que da sentido e interpreta ese entorno y esas estructuras, en una suerte de relación dialéctica: "Las prácticas y resultados de las relaciones laborales están configuradas por las interacciones de las fuerzas ambientales, así como por las decisiones estratégicas y la escala de valores de los empresarios, dirigentes sindicales, trabajadores y autoridades públicas" (Kochan, 1993: 25).

CAPITULO I

Antecedentes del Transporte Público de Pasajeros en microbús en el Distrito Federal.

La ciudad de México es una de las más grandes del mundo que concentra las actividades políticas, económicas, culturales, recreativas, deportivas, etc. más importantes del país, es por esto que requiere de un sistema de transporte eficiente que vincule dichas actividades. El crecimiento de la ciudad, las transformaciones tecnológicas, así como el cambio mismo del país y con ello de la ciudad, han obligado al cambio en los modos de transporte: "ya en el siglo XIX circulaban por tierra los carros de alquiler, caballos, carretas, carrozas y carruajes particulares; mientras que por los canales navegaban canoas y lanchas" (Navarro, 1989: 11). El transporte público surge de manera formal en la ciudad de México con el tranvía a cargo de particulares: "las primeras concesiones las autorizo el ayuntamiento en 1896 a la Compañía Limitada de los Tranvías Eléctricos, de capital Ingles" (Legorreta, 1995: 21). En 1910 el tranvía contaba con 40.5 Km. de extensión en su red vial, para 1917 tenía 14 líneas y 343 km. En ese mismo año empezaron a dar servicio los primeros camiones de pasajeros de la ciudad.

Entre los años de 1917 y 1946 se da una competencia entre los autobuses de pasajeros y el tranvía. El primero resulta beneficiado debido a su flexibilidad y la nula inversión en materia de vialidad: "su flexibilidad, lo que respondía a los requerimientos de una urbe de gran expansión hacia su periferia" (Navarro, 1989: 13). A partir de 1918 el servicio fue "regulado" por el gobierno del Distrito Federal a través de otorgar permisos de forma selectiva. En 1926 el transporte en autobús contaba con 1,637 unidades en 30 rutas, para 1940 ya eran 2,502 carros, mientras que los tranvías no rebasaban las 500 unidades.

Por otro lado el Estado se hizo cargo de los trolebuses en el año de 1951, después en 1955 de los tranvías y por último del metro: "la planeación y construcción del Sistema de Transporte Colectivo Metro... bajo la planificación, gestión y control absoluto del Estado" (Navarro, 1989: 13). La línea uno se inaugura en el año de 1969, sin embargo con una ciudad en expansión estas obras resultan insuficientes permitiendo que los autobuses y taxis colectivos realicen juntos casi el 90 por ciento de los viajes por día. El 18 de agosto de 1981 crea el gobierno de la ciudad la hoy extinta ruta 100 -Auto transporte Urbano de Pasajeros, Ruta 100-. El 30 de septiembre del mismo año fue publicada la revocación de todas las concesiones otorgadas a particulares para la

prestación del servicio de transporte urbano de pasajeros en "autobús" en la ciudad de México. Esta decisión beneficiaría a los taxis colectivos -microbuses, combis, taxis de sitio y taxis libres- que venían creciendo a pasos agigantados ya que se había convertido el transporte en un negocio rentable.

Este tipo de servicio -taxis colectivos- tiene sus antecedentes a partir de los años setenta. Nacen tolerados por las autoridades ya que estos últimos no cuentan con los medios para prestar el servicio, después son reconocidos y al final son autorizados. Por lo general son agrupaciones que se identifican como rutas, a su vez estas rutas cuentan con ramales o derivaciones y se distinguen por una numeración progresiva, 1, 2, 3... etc. En la parte jurídica operan de la siguiente manera: "a) como asociaciones civiles; b) como sindicatos; c) como cooperativas" (Legorreta, 1995: 154) y d) últimamente como sociedades anónimas. Aunque jurídicamente son muy diferentes, en el terreno de la práctica operan de la misma manera, son principalmente organizaciones que tienen como fin un lucro y no un servicio. Las estructuras de organización al interior de la ruta es principalmente piramidal, es decir que la figura de sus presidentes o secretarios generales acaparan todo el poder de decisión, de información, así como los recursos materiales y económico-financieros; como lo muestra la respuesta de un concesionario

a la pregunta, ¿sabe cuales son las funciones del presidente y secretario de la ruta a la que pertenece?: "el presidente... ¿que nos representa?... va a platicas a... no se a donde irá pero es el que nos representa a toda ruta uno" (Francisco Mendoza. Entrevista propia: 29/12/04). Dejando a los agremiados en la ignorancia total sobre las actividades que los dirigentes realizan, quedando de manifiesto la falta de comunicación vertical dentro de la organización. Estos puestos de la ruta lo ostentan principalmente los concesionarios que cuentan con un mayor número de unidades, que tienen una buena relación con las autoridades encargadas de regular el transporte de pasajeros en el Distrito Federal, o con cualquier otra autoridad. La mayoría de los concesionarios¹, permisionarios² y conductores³ (chóferes) son excluidos de la toma de decisiones importantes.

La directiva de la ruta cuenta principalmente con un presidente, un secretario, gestor y en muchos casos -no en todos- con un contador, secretarias. Estos últimos llevan a cabo el trabajo administrativo. En los ramales, suele repetirse la misma estructura de representación o tiende a disminuir, dejando solo a un delegado que cumple con las funciones de un gestor: "encargados de arreglar por cualquier vía los diversos problemas que obstaculizan la operación del

servicio, como choques, infracciones, robos y demás" (Legorreta, 1995: 155).

Para poder operar un microbús se necesitan por lo menos dos cosas: a) el juego de placas y b) la cuota de ingreso a una ruta, sin embargo también hay que pagar, c) cuotas para el sostenimiento de la ruta o agrupación, así como d) contar con un amparo jurídico gestionado por parte de los dirigentes de la ruta para los casos en los que sus afiliados no tengan las placas o la concesión. Los costos por estos bienes y servicios varían según la ruta y el ramal. Por lo general no existe ninguna normatividad pública que regule el cobro de dichas cuotas, por lo que suelen ser muy altas.

Las primeras rutas nacen y crecen al amparo de organizaciones populares, sindicatos y centrales obreras, todas ellas pertenecientes o afiliadas al PRI: "la Coalición de Agrupaciones de Taxistas del D.F., surge en 1969 con el apoyo de la Confederación Nacional de Organizaciones Populares (CNOP)" (Legorreta, 1995: 156). Las primeras rutas en aparecer y dominar fueron la Coalición de Agrupaciones de Taxistas en 1969, la Federación de Taxistas de México en 1972, la Federación de Cooperativas de Taxistas del D.F. y la Confederación Nacional Revolucionaria del Transporte. Los líderes de estas agrupaciones por lo general adquirirían mas poder al obtener cargos políticos, como diputaciones, ya que

contaban con una base extensa de agremiados que les permitía ejercer presión sobre las autoridades para postular sus candidaturas. Al interior de la ruta, el control sobre los concesionario y permisionarios era a través del reparto de las placas, las concesiones⁴, los permisos⁵ y amparos, ya que era y sigue siendo imposible tramitarlos de forma directa e individual con las autoridades.

A finales de la década de los setentas los taxis colectivos -microbuses y combis- transportaban el 5 por ciento de los usuarios, para 1988 ya era el 37 por ciento. A la mitad de la década de los noventa ya el transporte en microbús y combi -los llamados taxis colectivos- transportaban la mayoría de los usuarios en el Distrito Federal: "21.4 millones de pasajeros equivalente a cinco veces lo transportado por el METRO" (Legorreta, 1995: 162). Lo hacían en 200 mil unidades entre combis y microbuses a lo largo de 38,000 km de extensión de red vial. Cubren casi todo el D.F. y los municipios periféricos, lo mismo recorren nuevos asentamientos humanos en la periferia, que las vialidades más céntricas de la ciudad de México, facilitado por el tamaño de las unidades que les da una gran flexibilidad para entrar por callejones muy estrechos: "el transporte privado ha incrementado su presencia: abarca el 76.3 por ciento de los traslados capitalinos, y ha

restringido la intervención gubernamental a menos de una cuarta parte de la oferta" (Navarro, 1995: 12). Los principales lugares de origen de los viajes son la periferia y semiperiferia del D.F. así como los municipios del Estado de México. Donde el gobierno de la ciudad es deficiente en la prestación de este servicio; y los destinos mas frecuentes son las estaciones del metro. Siendo las más concurridas por los usuarios para hacer cambio de transporte; Toreo de Cuatro Caminos, Candelaria, Tacubaya y Observatorio, Taxqueña y Pino Suarez, sumándose en la década de los noventa Pantitlan y la Paz. Los recorridos de las rutas de microbuses y combis son por lo general cortas, en promedio de 11 km. para poder incrementar sus vueltas y con ello sus ganancias.

El crecimiento acelerado de los taxis colectivos a dado como resultado que sea de forma totalmente desorganizada. El gobierno de la ciudad, ante la necesidad de brindar el servicio a permitido que las organizaciones nuevas o ramales nuevos no cuenten con lo indispensable en infraestructura, para que dicho servicio se de en las mejores condiciones posibles. Por lo general no cuentan con: Base de servicio⁶, Centro de Transferencia Modal⁷, Cierre de circuito, señalización de ascenso y descenso de pasajeros, etc. La falta de organización, también afecto el control que el gobierno debía tener sobre la tarifa⁸, permitiendo que en la

década de los ochentas el costo de algunos recorridos dentro de la ciudad se equipararan con los precios de los camiones suburbanos.

A principios de los noventas, el gobierno a través de BANOBRAS y BANPECO dio créditos para cambiar unidades, combis por microbuses y así permitir la modernización del servicio. Los beneficiados fueron principalmente las grandes agrupaciones de taxistas que acapararon los créditos. Quienes a su vez lo asignaron a sus mas cercanos colaboradores, haciendo un lado a los concesionarios que cuentan con una unidad, obligándolos a vender por no contar con los recursos financieros para cambiar su unidad o por las deudas de los créditos y sus altas tasas de interés, impulsando la acumulación entre un pequeño grupo de propietarios.

El transporte público en la ciudad de México a nacido y crecido como podemos ver de una forma acelerada por la gran demanda que imprime una ciudad en crecimiento de forma desordenada hacia su periferia, a esto hay que sumarle el gran negocio que representa para algunos, así como un gran soporte de poder político para otros, dejando de lado el "servicio".

Este estudio hará referencia a una parte del servicio de transporte público de pasajeros en el D.F., en particular al que se da en microbús y principalmente a las prácticas de la

vida laboral cotidiana de los conductores, para intentar entender por que el servicio "no" es regular, continuo, uniforme, permanente, ininterrumpido, seguro, cómodo, higiénico y eficaz.

¹ Concesionario: Persona física o moral que al amparo de una concesión otorgada por la Administración Pública del Distrito Federal, realiza la prestación del servicio público local de transporte de pasajeros, mediante la utilización de bienes del dominio público o privado del Distrito Federal y con sujeción a las disposiciones del presente ordenamiento y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables. (Ley de Transporte del Distrito Federal: Art. 2).

² Permisionario: Persona física o moral que al amparo de un permiso otorgado por la Administración Pública del Distrito Federal, realiza la prestación del servicio privado de transporte de carga o de pasajeros, sujetándose a las disposiciones del presente ordenamiento y a las demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

Ibíd.

³ Conductor: Toda persona que maneja un vehículo en cualquiera de sus modalidades.

Ibíd.

⁴ Concesión: Acto administrativo por virtud del cual la Administración Pública del Distrito Federal confiere a una persona física o moral la prestación del servicio público local de transporte de pasajeros o de carga, mediante la utilización de bienes del dominio público o privado del Distrito Federal y con sujeción a las disposiciones del presente ordenamiento y a las establecidas en la normatividad aplicable.

Ibíd.

⁵ Permiso: Acto administrativo por virtud del cual la Administración Pública del Distrito Federal confiere a una persona física o moral la prestación del servicio privado de transporte de carga o de pasajeros, con sujeción a las disposiciones del presente ordenamiento y a las establecidas en la normatividad aplicable.

Ibíd.

⁶ Base de Servicio: Son los espacios físicos autorizados a los prestadores del servicio público de transporte de pasajeros y de carga, para el ascenso, descenso, transferencia de los usuarios y en su caso contratación del servicio.

Ibíd.

⁷ Centro de Transferencia Modal: Espacio físico con infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte, que sirve como conexión de los usuarios entre dos o más rutas o modos de transporte.

Ibíd.

⁸ Tarifa: Es la cuota que pagan los usuarios en general por la prestación de un servicio.
Ibíd.

CAPITULO II

Cotidianidad en el trabajo.

El transporte público de pasajeros en microbús está regulado por la Ley de Transporte del Distrito Federal, así como principalmente por el Reglamento para el Servicio de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal, que cuenta con 76 artículos, que regulan desde el otorgamiento de las concesiones y permisos, hasta las sanciones merecedoras al llevar a cabo algún tipo de infracción. Aparte de estos ordenamientos legales, las rutas y ramales que dan el servicio de transporte de pasajeros en microbús, cuenta con reglas internas que regulan y permiten el funcionamiento al interior del mismo.

Así mismo, y a pesar de esta normatividad, las prácticas en el proceso de trabajo se escapan a cualquier regulación formal y se norman por la tradición y la costumbre, lo que reduce el espacio de la regla formal y fortalece la acción individual o de pequeños grupos.

1. Inicio de la jornada de trabajo

Por lo general la jornada de trabajo para un conductor de microbús empieza entre las cinco y siete de la mañana, la hora de entrada depende de, si trabaja uno o los dos turnos con los que cuenta un día. De manera común los turnos se

dividen de la siguiente manera: el primero comienza a la hora que la ruta o ramal tiene estipulada para iniciar el servicio (entre 5:00 y 7:00 de la mañana generalmente) y termina entre las dos y tres de la tarde, a esta hora comienza el segundo turno que termina a mas tardar a las once de la noche, (existen rutas y ramales que dan el servicio hasta más tarde). Los conductores que trabajan un turno son los que llegan más temprano y los que trabajan los dos turnos (todo el día) lo hacen un poco mas tarde. En la ruta uno, en particular el ramal o derivación como lo conocen algunos chóferes y consecionarios, que va de la colonia Vicente Guerrero a la estación del metro Ermita en la línea dos, el servicio empieza entre las cinco y cinco y media de la mañana. Los microbuses se van formando de acuerdo como van llegando a la base, deben de permanecer tres minutos ahí -lo que los chóferes llaman hacer base-, cumplido este tiempo salir a un trayecto de 17 kilómetros a la estación del metro Ermita en un tiempo de 45 minutos. Esta ruta no cuenta con una hora fija para llegar a formarse, lo pueden hacer a cualquier hora del día, así como abandonarla cuando sea necesario; como para ir a desayunar, comer o cenar. Como lo comenta un dueño y chofer de esta ruta: "aquí el que llega primero es el que se forma aquí en la base se dan sus tres minutos y salen, y el que sigue, y el que sigue... a la hora

que sea del día, no hay ninguna regla, ósea no hay un horario, sabes que tienes que llegar a esta hora, a la hora que lleguemos empezamos a chambear" (Mendoza Francisco. Entrevista propia: 29/12/04).

Sin embargo existen rutas en las que la hora de entrada está estipulada por la ruta y se aplica para todos los chóferes y las unidades, aquellos que no cumplan con esta disposición son sancionados. Las sanciones más frecuentes son: a) no permitir que el conductor empiece a trabajar hasta después de las dos de la tarde, b) no permitir que la combi circule un día o más, dependiendo de, si el chofer acató o no la sanción que en un principio se le impuso. Como ejemplo tenemos a la ruta 37 en el ramal que va de las "bodegas" ubicada en una de las salidas a la avenida Ermita a la altura del metro Constitución de 1917, a las "canchas" en la colonia Mixcoatl: "ellos -los *conductores*- tienen que empezar a trabajar a las seis y media de la mañana... y el que no llega a esa hora no puede trabajar, sino que hasta las dos de la tarde... y esa regla créeme que si... todos los chóferes como les conviene, oye pues que saquen a uno, pues les conviene, la vigilan estrictamente" (Hernández Valdovinos Leticia. Entrevista propia: Noviembre de 2003. Cursivas añadidas). Estas dos reglas para iniciar el servicio, aun cuando parecen contradictorias tienen el mismo fin, ambas

están encaminadas a obtener mayores ganancias a costa de sus compañeros de ruta: en el primer caso, al entrar a la hora que sea permite la posibilidad de llegar primero a formarse y así poder dar mas vueltas en la ruta y con ello obtener más ganancias. Esta práctica de algunos chóferes da como resultado que sean llamados "hambreados" por algunos de sus compañeros de ruta; en el segundo caso, al no presentarse uno o más chóferes a la hora de inicio se tienen que ir a descansar y empezar a trabajar hasta después de las dos de la tarde, lo que implica una unidad menos y con ello la posibilidad de dar mas vueltas para los microbuses y/o combis que se quedan a dar el servicio.

En la base, que en realidad es un cierre de circuito⁹. Tienen un empleado (checador) que esta encargado principalmente de regular el intervalo de tiempo de salida entre una y otra unidad, así como vigilar que los castigos se cumplan. También realiza otras actividades (dependiendo de la ruta) como; cambiar los cartelones que indican a donde van, mantener limpio el lugar donde cierran circuito (barrer, levantar papeles, etc.). Cada base cuenta con un checador por turno; para el caso de la ruta uno que va de la colonia Vicente Guerrero al metro Ermita tiene cuatro checadores en total; dos en la colonia Vicente Guerrero y dos en la estación del metro Ermita. El primer turno es de cinco de la

mañana a una de la tarde y el segundo de una de la tarde a siete de la noche. El salario de estos empleados es pagado por los conductores de las unidades de la ruta: "tienes que dar la mochada, son cinco pesos a cada uno... por turno" (Mendoza Francisco. Entrevista propia: 29/12/04). En este sentido cada chofer paga diez pesos por turno, si trabaja los dos turnos paga veinte pesos por concepto de checador. Los checadores no están exentos de llevar a cabo prácticas que benefician a algunos chóferes y que perjudican a otros, con acciones como la siguiente: permitir que ciertos conductores permanezcan más tiempo en la base de lo estipulado, con el fin de salir a su recorrido con todos los asientos ocupados para que en su trayecto logre el sobrecupo del microbús, a cambio de un poco más de dinero o simplemente porque el conductor en su familiar o amigo.

Los intervalos de tiempo entre una y otra unidad varían dependiendo la hora del día o la ruta, a las horas de mayor tráfico de personas como son; la entrada y salida a los trabajos y escuelas, las unidades salen cada tres minutos, cuando la afluencia de los usuarios disminuye los intervalos de tiempo pueden llegar hasta los diez minutos. Para la ruta uno Vicente Guerrero-metro Ermita las unidades están obligadas a salir cada tres minutos entre las cinco de la mañana y siete de la noche, hora en que termina esta regla,

después de esta hora los conductores pueden hacer más tiempo en la base o no hacer base.

No hacer base es lo mas común cuando un microbús lleva dos o tres, o en el peor de los casos no lleva ningún usuario y aun no llega a su cierre de circuito, se da vuelta antes, ya que no es obligatorio llegar a su cierre de circuito: "los tres minutos son hasta las siete de la noche, después de las siete de la noche ya te puedes dar la vuelta donde quieras, ya... si quieres no llegas aquí -*la base*- te das vuelta por allá, ya a las siete de la noche ya se rompe la base" (Mendoza Francisco. Entrevista propia: 29/12/04. *Cursivas añadidas*). Cuando el conductor decide ya no llegar a la base porque lleva dos o tres pasajeros; lo primero que hace es avisarles para qué acto seguido les devuelve la tarifa que pagaron, existiendo la posibilidad de que los usuarios no recuperar su pasaje. Causando inconvenientes en los usuarios debido a que el microbús los dejó a tres cuartas partes de su destino o más: "los chóferes acostumbran mucho a no hacer base, varias cositas que descontrolan, incluso al mismo pasaje, entonces pues mucha gente se disgusta, los pasajeros pues se disgustan no, por que saben que no tienen que decirle al chofer, bajo hasta la base para que las lleven" (Hernández Valdovinos Leticia. Entrevista propia: Noviembre de 2003).

También existe otra variante para regular el intervalo de salida entre una y otra unidad, esta es que se asigna un número de usuarios por unidad en el cierre de circuito; por lo general son siete pasajeros por unidad. La unidad sale de la base en el momento en que tiene sus siete usuarios no importando el tiempo que haya tenido que esperar para completarlos. Ya sea por tiempo o con un número asignado de usuarios para salir de la base, el transporte en microbús no es regular ni uniforme: en el primer caso; aun cuando se dan tres minutos entre una y otra unidad, solo se cumple cuando existen unidades disponibles. Cuando los conductores salen a desayunar, comer, cenar o por algunas otras razones abandonan la ruta, da como resultado la falta de unidades y con ello que los intervalos de salida se vuelven irregulares tendiendo siempre al aumento de tiempo: "si hay carros aquí *-en la base-* formados son tres minutos, ya si no hay carros te puedes agarrar cuatro o cinco minutos, abres tu huequito y te vas" (Mendoza Francisco. Entrevista propia: 29/12/04. Cursivas añadidas). En el segundo caso la falta de uniformidad y regularidad en las salidas es más evidente, ya que los tiempos están sujetos a la demanda de usuarios y esta varia mucho dependiendo la hora del día. A las horas pico completar siete pasajeros es muy rápido, pero en el resto del día pueden pasar hasta quince minutos o mas para llegar a

este número de usuarios. Además de los tiempos de salida irregulares ya sea por no completar el número de pasajeros determinado o por que no hay unidades necesarias para salir en un intervalo de tiempo regular, hay que sumarle que a determinadas horas los usuarios ya no encuentran unidades de forma constante en los cierres de circuitos -conocidos como bases- debido a que los conductores ya no completan su recorrido, por considerarlo como una pérdida de tiempo y dinero llegar con uno o dos usuarios, así como recoger mas o menos la misma cantidad: "conveniencias del chofer y su economía también porque, no es valido de que te vayas hasta el metro Ermita pues con una o dos personas, o si ya te vaciaste, porqué no regresarte" (Mendoza Francisco. Entrevista propia: 29/12/2004).

Al llegar el operador al cierre de circuito, lo primero que hace es entregar su tarjeta en la cual le apuntan las vueltas que lleva, a que hora llega y a que hora sale. Después de esto, dedica los minutos que tiene en el cierre de circuito para limpiar la unidad, para tal encomienda los conductores traen consigo escoba, trapeador, franela, un bote y agua en un garrafón. Estos instrumentos de limpieza viajan debajo de los asientos, ya sea en los laterales o en el de atrás. En algunas ocasiones los conductores de los microbuses viajan acompañados de un ayudante que aparte de cobrar, esta

encargado principalmente de hacer la limpieza de la unidad una vez llegado al cierre de circuito. La rutina de limpieza se repite por cada vuelta que cierran, ya que para los conductores es su tarjeta de presentación ante los usuarios.

2. Itinerario o Ruta

Ya en ruta¹⁰ los conductores manejan a distintas velocidades dependiendo si hay pasaje o no, así como que tan necesitados estén económicamente. Si hay mucho pasaje viajan a alta velocidad compitiendo por el mismo, ya sea con otras unidades de la misma ruta o con otras rutas que en ciertos tramos del recorrido coinciden. La competencia por el pasaje hace que los conductores se salgan de su recorrido tomando atajos que le permitan llegar primero a ciertos puntos en los que el pasaje es más, no hacer alto total al subir o bajar pasaje, así como subir o bajar pasaje en carriles y paradas no autorizadas creando molestia en los usuarios ya que tienen que soportar arrancones, frenadas, desvíos que los alejan de sus paradas, más aun, creando patrones de conducta en los usuarios que provocan que el transporte sea más ineficaz como lo manifiesta el siguiente usuario: "una vez, así en el micro que me baje por atrás, entonces el estúpido se arranco antes de bajarme, ya me iba a romper toda la maceta. Mejor me bajo por adelante para que vea, ya en el momento que me bajo, ya que se vaya" (Rico Hernández Ivonne. Entrevista propia.

Diciembre de 2003). El temor a sufrir un accidente hace que los usuarios utilicen la puerta de ascenso para bajar creando congestión en la puerta delantera haciendo más tardado esta maniobra.

Por el contrario, cuando no existe mucho pasaje por la hora, entonces viajan a un ritmo semilento, hacen alto total en los semáforos aunque estén en siga -verde- esperando que algún usuario¹¹ los aborde. Esta práctica causa problemas a los usuarios debido a que tiene como resultado que lleguen tarde a sus destinos. Durante el recorrido los conductores van haciéndose señas para indicar distintas circunstancias del trabajo que están realizando. Las principales indicaciones son: cuando un chofer le dice a otro, que otra unidad de su misma o de otra ruta va adelante pero muy cerca, de tal modo que si acelera tiene la oportunidad de alcanzarlo y pasarlo para llegar primero a la base y así salir primero en la siguiente vuelta, ya que por ir tan cerca uno del otro el que va atrás no va recogiendo pasaje, viéndose en la necesidad de alcanzarlo para pelearle a los usuarios. Esta competencia a veces llega a concluir en una pelea física entre los chóferes: "por lo mismo, el que va adelante va esperando al de atrás, ya lo alcanza uno y se empiezan a corretear, se enojan y ya en lugar... optan por desquitar su coraje dándose unos golpes, ósea ya no metiéndose con los carros, ósea ya

es personal" (Mendoza Francisco. Entrevista propia: 29/12/2004).

Otras señas que utilizan son para indicar que van bien en cuanto a pasaje se refiere, que llevan todos los asientos ocupados, o por el contrario no llevan pasaje. También se comunican cuando hay agentes de tránsito o de servicios públicos mas adelante en su camino revisando sus documentos, ya sobre aviso tratan de cumplir con el reglamento, por ejemplo: cierran las puertas, si llevan ayudante en los estribos del microbús le dicen que se suba y se siente, le bajan volumen a su radio si esta muy alto, si el operativo es por la tarde noche encienden la luces internas del microbús, etc. La comunicación por señas entre los conductores de microbús mientras manejan es muy alta, así como los significados que esta mímica encierra.

3. Fin de la jornada de trabajo

La conclusión de la jornada de trabajo la estipulan los chóferes, ya que no existe una regla o ley que les obligue a prestar el servicio hasta cierta hora. La decisión la toma dependiendo de cómo le ha ido económicamente en el día, cuando el chofer calcula que ya gano lo de la cuenta, la gasolina y su día de trabajo, deja de prestar el servicio por ese día. Si por el contrario aun no completa lo que el chofer

entiende que debe ganar por día, entonces continua dando el servicio hasta muy entrada la noche.

Si el chofer tiene mucha confianza con su patrón al término de la jornada laboral se lleva la unidad a su casa, por el contrario si la relación es menos comprometida lleva el microbús a encerrarlo en la casa del concesionario a cierta hora de antemano ya estipulada.

⁹ Cierre de circuito: Son los espacios físicos autorizados en los que, sin realizar base, se efectúa el despacho de las unidades destinadas al servicio público de transporte de pasajeros y de carga, para iniciar o terminar su itinerario y en el que se controla el intervalo de salidas entre una y otra unidad.

Ibíd.

¹⁰ Itinerario o Ruta: Recorrido o trayecto que realizan las unidades de transporte público de pasajeros.

Ibíd.

¹¹ Usuario: Persona física o moral que hace uso del servicio público de transporte de pasajeros, de carga y del equipamiento auxiliar de transporte.

Ibíd.

CAPITULO III

Estudio de caso: Ruta uno; Ramal Vicente Guerrero - Metro Ermita.

1. Datos generales.

En el transporte público de pasajeros en la modalidad de microbuses o combi sus conductores son principalmente hombres es poco común encontrar a un chofer de microbús o combi del sexo femenino. En una encuesta realizada a dos rutas distintas; siendo una de ellas la que va de la colonia Vicente Guerrero a la estación del metro Ermita; y la otra que va de San Ángel a Mixcoac, el cien por ciento de los conductores resultaron ser hombres. Como podemos ver es un empleo restringido a los hombres.

La mayoría de estos conductores es casado, siguiendo en segundo lugar los solteros como lo muestra el siguiente cuadro:

Pregunta	Porcentaje	Porcentaje Acumulado
Soltero	37.5	37.5
Casado	55.0	92.5
Unión Libre	5.0	97.5
Viudo	2.5	100
Total	100	

Fuente: Elaboración propia.

La edad de los trabajadores del volante oscila desde los 18 hasta más de 60 años, siendo la edad promedio de 37 años, y estando la mayoría entre los 30 y 42 años.

Sin embargo uno puede encontrar a menores de edad conduciendo, por lo general estos son hijos, sobrinos, etc. del patrón, es decir tienen un lazo de parentesco con el dueño de la unidad. La mayoría de los encuestados cuenta con la secundaria, le siguen los que tienen la primaria y por último los del nivel medio superior, ya sea preparatoria, bachillerato o carrera técnica con: 37.5 por ciento, 22.5 por ciento y 17.5 por ciento respectivamente.

Las unidades que manejan son de la marca Ford y Chevrolet modelos 91 y 92 con el 35.0 por ciento cada uno, para sumar 70.0 por ciento del total de unidades. Las unidades están al límite de su vida útil ya que por ley deben ser cambiadas cada diez años.

Como se puede ver la población de conductores es cien por ciento masculina, se encuentra en plena edad productiva, la mayoría es casada y su educación no rebasa el nivel básico.

2. Relación laboral: Conductor - Patrón.

Uno esperaría que la relación laboral entre empleado y patrón empezaría con la contratación, sin embargo para el caso del transporte público de pasajeros en microbús la

relación entre chofer y dueño de la unidad ya existe. Por lo general los chóferes de microbús son familiares del concesionario, amigos o en el peor de los casos conocidos, como lo muestra la siguiente tabla:

¿El dueño de la unidad es su?	Porcentaje	Porcentaje Acumulado
No contestó	5.0	5.0
Familiar	35.0	40.0
Amigo	22.5	62.5
Conocido	37.0	100.0
Total	100.0	

Fuente: Elaboración propia.

Para el caso donde los chóferes son familiares de los concesionarios la contratación se da, si se puede decir, de forma natural, sobre todo cuando el chofer es hijo del dueño de la unidad. Ya que empieza a manejar de vez en cuando como "ayuda" más que un trabajo formal; como serían medios turnos o fines de semana, principalmente cuando el dueño o su chofer no puedan trabajar. Estos momentos en los que el hijo aprende el oficio de manejar lo hace o lo puede hacer sin que necesariamente cumpla con los requisitos para ejercer dicho trabajo. Ya que uno de los fines es acercarlo al trabajo familiar.

Por otro lado cuando la relación de parentesco entre patrón y empleado no es directa (padres e hijos), la

contratación es por solicitud verbal ya sea del patrón o del empleado; cuando la petición es por parte del patrón, el argumento es en el sentido de que es mejor pagarle a un familiar o a un amigo que a un desconocido; cuando la solicitud de trabajo es del empleado, hace uso aunque no de forma conciente del lazo afectivo de parentesco o de amistad para acceder al empleo: "el no era chofer de hecho... entro a trabajar por que su amigo es el dueño del micro... él hablo con el dueño, le dijo si no le daba chance de trabajar. Así fue como empezó, hasta ahorita tiene siete años trabajando ahí, en el micro" (Rico Hernández Ivonne. Entrevista propia: Diciembre de 2003).

Por último, cuando un concesionario contrata a un "conocido" por lo general es alguien que ve a diario, ya sea en el trabajo, en su casa, en su cuadra, en la colonia, etc. pero que no tiene una relación muy estrecha con él, estos pueden ser vecinos, compañeros de trabajo, gente que conoció en la infancia y que ha vuelto a encontrar, o recomendados de algún familiar o amigo: "este chavo yo lo conozco desde chavos, desde la primaria... no nos hemos perdido la pista, incluso yo lo traje a trabajar aquí, empezó a agarrar otro micro, apenas tendrá él conmigo como cuatro meses" (Mendoza Francisco. Entrevista propia: 29/12/2004). Para poderlo contratar realizan una especie de investigación; visitan

donde vive, con quien lo hace, si es casado o no, preguntan referencias con gente que conoce bien a su futuro chofer. Una vez ya contratado lo vigilan para verificar si el trabajo que desempeña lo realiza bien de acuerdo a lo que el concesionario entiende que esta bien, si no le convence lo despiden, si por el contrario resulta ser un buen chofer pueden en el futuro entablar una relación mas profunda que la de patrón-empleado: "mas bien mi estarlo vigilando, era mas que nada para que me complaciera a mi, como yo quería que trabajara, que fuera responsable, que no manejara loco, este básicamente eso, que cuidara la unidad. Y fue como un mes de estarlo yo vigilando, yo vigilando, y checandole el tiempo a que horas llegaba a encerrar la combi. La hora que tenía era de 11:30 a 12:00, en ese mes pues nunca se paso, con las cuentas me cumplió, pues ahorita es hasta mi compadre" (Hernández Valdovinos Leticia. Entrevista Propia: Noviembre de 2003).

La relación entre chofer y concesionario basada en sentimientos afectivos da como resultado que en el momento de realizar el trabajo se ayuden mutuamente como lo muestra el siguiente cuadro:

¿En general usted considera que la relación de los chóferes de su ruta con sus patrones es?	Porcentaje
No contesto	2.5

De ayuda mutua	70.0
De indiferencia	7.5
De premios y castigos	20.0
Total	100

Fuente: Elaboración propia.

Sin embargo este tipo de relación que al llevar a cabo el trabajo diario o en el momento en que se presentan problemas los une como una familia para resolverlos, también oculta grandes discriminaciones en el plano laboral como los siguientes: por lo general los chóferes al preguntarles si tienen días de descanso, el 85 por ciento responde que si, sin embargo el día que descansan es el día que la unidad no circula. Ese día de descanso es mas una afirmación verbal que un hecho, ya que lo utilizan para dar servicio mecánico a la unidad: "hay que hacerle la talacha... el chofer y yo... no puedo exigirle a las talachas el va... ósea... un acuerdo entre patrón y chofer. Hacemos talacha, ya se acaba, y ya se va a su casa, yo me voy a la mía. Pero así una regla que digamos que le imponga a él no, realmente no" (Mendoza Francisco. Entrevista Propia: 29/12/2004). Esta regla no escrita de dar mantenimiento a la unidad el día que no circula no es obligatoria pero es mal visto por parte de los consecionarios si algún chofer la rompe: "el día que descansa la combi, pues este, hay la costumbre o la necesidad de

hacerle talacha a la combi y esta persona no estaba interesada en lo mas mínimo de presentarse los días jueves hacerle una talacha a la combi no hacerle ni su cambio de aceite nada, nada, nada entonces esto tampoco nos pareció, así que pues se tuvo que ir" (Hernández Valdovinos Leticia. Entrevista propia: Noviembre de 2003). La anterior cita es el resultado extremo del rompimiento de la regla. Por lo general cuando la relación entre chofer y concesionario es buena, el chofer se siente comprometido a ayudar y cuando falta al mantenimiento de la unidad el patrón no lo considera como algo grave, pues sabe que en los siguientes servicios el chofer estará ahí. Como podemos ver el día de descanso en realidad no existe ya que es ocupado para dar servicio al microbús o combi sin remuneración económica alguna. El día de descanso es mas bien negociado cuando el chofer lo necesita, ya sea para asistir a una fiesta, o por algún compromiso por el cual tenga que faltar a su trabajo: "en la fiesta que fue viernes, pues le dijo *-el chofer-* que no podía trabajar, y pues le dijo *-el concesionario-* no hay problema y el trabajo todo el día, ósea el dueño. También el dueño cuando le dice, no sabes échame la mano, este voy a ir a tal lado, él *-chofer-* trabaja su turno *-del dueño-* o trabaja todo el día" (Rico Hernández Ivonne. Entrevista propia: Diciembre de 2003. Cursivas añadidas).

A la pregunta si ¿tiene vacaciones?, el 82.5 por ciento de los encuestados respondió que no. Al igual que el día de descanso tiene que ser solicitado y por lo general no es negado debido a la relación afectiva chofer-patrón mas que al conocimiento de que es un derecho laboral: "pues si me las pide si *-vacaciones-*, ósea de hecho no hay ningún problema. Ósea el dice sabes que me voy a ir tantos días... ha pues órale OK... también, igual le digo sabes que, me voy a ir de vacaciones tu te fletas yo me voy. Se fleta todo el día yo me voy de vacaciones" (Mendoza Francisco. Entrevista Propia: 29/12/2004. *Cursivas añadidas*).

La jornada de trabajo de un chofer de microbús dura 9 horas por turno en promedio, si labora los dos turnos la jornada aumenta a 13 horas en promedio. Dentro de este tiempo los chofer hacen pausas para tomar sus alimentos. Siendo estas cuando ellos consideran que hay menos pasaje para no afectar sus ingresos. Existen chóferes que al preguntarles ¿cuántas horas trabajan? su respuesta automática es; 8 horas, como una respuesta de la socialización de la cultura laboral de 8 horas, más que su experiencia propia, ya que por lo general trabaja más de esas 8 horas diarias.

En promedio un chofer de microbús gana 200 pesos diarios. Pero existen chóferes que ganan 70 pesos por día y otros hasta cuatrocientos, cabe aclarar que esta cantidad no

es constante ya que depende de factores como el día (si es entre semana o fin de semana), que tan rápido maneje, cuantas vueltas puedan dar, etc. Estas variables son importantes debido a la forma de pago.

A la forma de pago le llaman "cuenta" y es pagada de la siguiente manera: el chofer tiene que entregarle al dueño de la unidad una cantidad ya estipulada por día, además, al terminar la jornada de trabajo debe dejar el tanque de la gasolina del microbús lleno, lo que sobre de dinero después de los gastos antes mencionados, es el sueldo del conductor. De este modo el chofer se preocupa primero en completar la cuenta, después lo de la gasolina y por último su salario. El monto de la cuenta es estipulada de acuerdo a la experiencia del concesionario, ya sea por que manejó o maneja en la ruta. Sin embargo esto no significa que no sea negociada como lo muestra el siguiente fragmento de entrevista: "el domingo también mi papá influyo mucho en decidirme a mi; sabes que, es que el domingo si no saca uno nada, nada mas se trabaja para la cuenta y gasolina y uno no se lleva nada. Se le bajo la cuenta a 260, después estuvimos así como cuatro meses con 260, después a 220 y ahorita finalmente tiene tres semanas que ya la cuenta esta en 170 los domingos" (Hernández Valdovinos Leticia. Entrevista propia: Noviembre de 2003). Esta forma de pago es el resultado de la desconfianza de los

concesionarios hacia sus chóferes. Si al chofer le dieran un sueldo fijo, el concesionario no sabría si el dinero entregado por día por parte del conductor sería lo ganado en realidad, o si el chofer se queda con una parte más su sueldo. Lo que si podemos decir; es que esta forma de pago en el cual las cuentas son muy altas -para dejar menos ganancias a los chóferes- motiva a los chóferes a tratar de dar mas vueltas en la ruta, incrementando la velocidad de traslado, subiendo y bajando pasaje con el microbús en movimiento, pasarse los altos en los semáforos, llevar los microbuses con sobrecupo etc. así como extender la jornada de trabajo a mas de 8 horas diarias con el fin de ganar el dinero suficiente que cubra las necesidades de la cuenta, gasolina y su salario.

La relación entre chofer y concesionario fundamentado en lazos de parentesco o amistad crea en la conciencia del empleado la idea de que puede romper las reglas ya que no sería castigado, o por lo menos no de la misma forma como lo sería si el patrón no perteneciera a su familia o si no fuera su amigo. Para poner de manifiesto lo anterior presentamos el siguiente cuadro:

Infracciones	Familiares y amigos	Conocidos	No contestó
Si	72.7 %	56.3 %	0 %
No	27.3 %	43.8 %	100 %

No contestó	0 %	0 %	0 %
Total	100 %	100 %	100 %

Fuente: Elaboración propia.

Como se puede ver los que rompen las reglas con más frecuencia son aquellos conductores que su patrón es su familiar o su amigo. Los chóferes que tienen una relación basada en lo laboral tienden a cometer menos infracciones a la hora de desempeñar su trabajo. De los que si cometen infracciones ya sean familiares, amigos o conocidos, solo el 16 por ciento es sancionado por el patrón el resto 84 por ciento no. Las sanciones que más se aplican son de tipo económico, pero no son de forma directa, es decir no es mediante la aplicación de una multa, sino mas bien de la siguiente manera; por lo general cuando un chofer comete una infracción del tipo que sea, tiene que pagar una multa con las autoridades competentes, sin embargo también puede llegar a un arreglo de forma directa con el representante de la ley para no ser infraccionado. No importando como se resuelva el problema el chofer tiene que pagar. Además, a lo anterior hay que sumarle que el tiempo que pierda en arreglar la infracción no le será descontando por el patrón, esto quiere decir que tendrá que pagar la cuenta completa: "se peleen donde se peleen se van castigados, puede ser aquí o en el transcurso del camino, se van castigados... saben que van a

castigar el carro y tienen que pagar la cuenta... ha si claro ósea uno como dueño si tu hiciste algo, te castigan el carro a mi me tienes que pagar mi cuenta por que no fue mi problema" (Mendoza Francisco. Entrevista propia: 29/12/2004). Para los chóferes el pagar la multa por la infracción ya sea de forma legal o no (dar mordida), así como tener que pagar la cuenta completa sin que le descuenten las horas o los días perdidos, es entendido como sinónimo de pagar una multa y con ello considerarlo un castigo.

Existen ocasiones donde los patrones no solo no castigan a los chóferes que cometen infracciones, sino que justifican sus faltas como lo muestra el siguiente fragmento de entrevista: "a este muchacho me lo han infraccionado tres veces en este año... fueron infracciones fantasmas, si aparecen las placas y todo pero no viene su licencia, su número de licencia... yo siento que el agente de transito apunto nada mas esas placas y levanto la infracción... sale por ascenso y descenso en doble carril, y otra que por bajar pasaje estando caminando el carro, pues es imposible" (Mendoza Francisco. Entrevista propia: 29/12/2004). Otros patrones aparte de no castigar, o justificar las prácticas de sus empleados que rompen las reglas van un poco mas lejos, les dan consejos u ordenes directas a los chóferes de como lidiar con los agentes de transito, así como resolver las

posible faltas al reglamento: "me dice sabes que, pues me agarro servicios públicos y pues me quito 50 pesos por la tarjeta de circulación, de hecho el tiene la orden de que cuando vaya servicios públicos le de la mordida y ya... incluso tiene hasta mis ordenes, no sabes que, servicios públicos y dales, nunca dejes que se lleven la combi ellos" (Hernández Valdovinos Leticia. Entrevista propia: Noviembre 2003).

La relación entre empleado y patrón basada en lazos de parentesco o de amistad produce un relajamiento en el desempeño del trabajo por parte de los chóferes, principalmente en la aplicación de las normas que permiten el funcionamiento del transporte público de pasajeros, así como un relajamiento en la aplicación de las reglas y sus sanciones por parte de los concesionarios para con sus empleados en el momento en que hallan incurrido en faltas al reglamento. En otras palabras los chóferes de microbús y combi pueden cometer infracciones ya que están seguros de que no serán sancionados por su patrón, debido a que la relación de familia o amigos está por encima de la relación laboral, en este sentido los mismos concesionarios inducen a los chóferes a llevar los microbuses con sobrecupo, incrementar las vueltas incrementando la velocidad de traslado, etc. en

aras de obtener el mayor beneficio sin importarles la calidad del servicio que prestan.

Después de lo expuesto anteriormente uno puede decir que, en la relación entre patrón y conductor existe un compromiso mutuo, una adhesión moral que tiene su fundamento en los vínculos afectivos de parentesco y amistad, que permite tratar de obtener la mayor ganancia en depreciación de la calidad del servicio, pero que a su vez esta relación esconde una gran explotación de los conductores por parte de los concesionarios. Esta relación que se podría identificar como paternalista empieza a operar desde el ingreso al trabajo contratando a familiares y amigos, y se extiende en las relaciones laborales formando numerosos núcleos familiares, donde predominan la relaciones primarias permitiendo la formación de múltiples arreglos personales en el trabajo, que de una forma u otra, reproducen el ambiente familiar y se ve reflejada desde las jerarquías laborales hasta las relaciones entre trabajadores, donde por lo general los papas son los patrones y los hijos, hermanos, primos, sobrinos, amigos, conocidos etc. son los empleados. En este sentido la irrupción del conflicto entre patrón y conductor es amortiguada, más difícil, sin que esto signifique que no exista.

3. Relación laboral: conductor - autoridades

La relación entre chofer y autoridad difiere de la relación conductor - patrón, aun cuando el resultado es muy similar. La encargada de regular el servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Federal es la Secretaría de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, ya sea a través de Servicios Públicos o de Tránsito. Por medio de herramientas como la revista vehicular, y la aplicación del Reglamento de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal.

La revista vehicular es la inspección física de las unidades, equipamiento auxiliar e infraestructura de los servicios de transporte público y privado, a fin de comprobar el cumplimiento de las disposiciones en materia de equipo, aditamentos, sistemas y en general las condiciones de operación y especificaciones técnicas para la óptima prestación del servicio. Cabe aclarar que la revisión no se realiza a la totalidad del parque vehicular, sino más bien solo a las unidades que resultan de un sorteo hecho por la autoridad competente. Además, las unidades que salieron sorteadas no necesariamente son revisadas ya que existe algo que los concesionarios y conductores llaman "mordida". La mordida es el resultado de la negociación ya sea del concesionario con la autoridad o del conductor con la autoridad para no ser sancionados. El soborno es un medio que

permite arreglar infracciones al Reglamento por parte de los involucrados en el servicio de transporte de pasajeros.

Esta relación conductor - autoridad, no se fundamenta en sentimientos afectivos como la relación patrón - chofer, sino en un intercambio de bienes materiales y/o simbólicos, como es el dinero, permisos, concesiones, etc. De los chóferes que han cometido algún tipo de infracción el 78.6 por ciento han decidido resolverlo por medio de la mordida, solo el 25 por ciento de estos no ha tenido que sobornar a nadie. Como lo muestra el siguiente cuadro:

Datos en porcentaje	Si ha sobornado	No ha sobornado
Si ha cometido infracción	78.6	25.0
No ha cometido infraccion	21.4	75.0
Total	100	100

Fuente: Elaboración propia.

Del 100 por ciento de los chóferes que han dado algún tipo de soborno, el 96.42 por ciento han sobornado a un agente de tránsito y el resto 3.58 por ciento a los representantes de servicios públicos. Es decir el 100 por ciento de los sobornados por parte de los conductores son a autoridades encargadas de regular el Transporte de Pasajeros e incluso autoridades que no tienen que ver con este servicio: "los agentes de tránsito, los cafeces. Hay unos azules que no deben de hacer, ósea no nos deben de parar,

pero nos paran, igual se les tiene que dar uno... normalmente son veinte pesos" (Mendoza Francisco. Entrevista propia: 29/12/2004).

El arreglo entre autoridades y conductores se da de una u otra forma sin que exista la necesidad de aplicar el reglamento, debido a que en la aplicación del mismo los conductores así como los concesionarios (en menor medida) pierden mas al ser infraccionados, ya que pierden tiempo al resolver la falta en la que incurrieron: "nos pueden parar por llevar las puertas abiertas, por bajar pasaje en doble carril, ir en tercer carril, tienen razón nos paran porque eso está en el reglamento, pero yo siento que luego a veces se hace mas fácil arreglarnos así, a que te hagan la infracción o nos lleven al corralón... se pierde todo el día, ya si es en la tarde *-la infracción-*, ese día y parte del otro" (Mendoza Francisco. Entrevista propia: 29/12/2004. Cursivas añadidas).

Esta relación en la cual los conductores de microbús y combi tienen que pagar una cuota a las autoridades que regulan el transporte de pasajeros, es percibida como una especie de extorsión más que un castigo a una falta cometida, debido a la informalidad del acto. La percepción que tienen los chóferes de las autoridades hace que los consideren mas como una parte de los problemas a los que se enfrentan a

diario en su trabajo, que una autoridad encargada de regular el servicio. A la pregunta; ¿en general, los problemas mas frecuentes que usted tiene en su trabajo se relaciona con?. El 55 por ciento de los conductores respondió que las autoridades de tránsito, seguido de las condiciones de trabajo, el estado físico de los microbuses y los usuarios con 25, 20, 20 por ciento respectivamente.

Por lo anterior cuando se les pregunta a los chóferes; ¿qué es lo que mas le disgusta de su trabajo?, el 70 por ciento responde que las autoridades de transito, el 30 por ciento las condiciones de trabajo, el 22.5 por ciento los salarios, el 17.5 por ciento los usuarios y las prestaciones, el 15 por ciento los microbuses, el 7.5 por ciento el patrón y por último con el 5 por ciento la jornada de trabajo.

La relación entre conductor, concesionario - autoridades basada en un intercambio de bienes simbólico-materiales constituyen relaciones clientelares, donde son menos probables las secuelas de agradecimiento o compromiso, explicándonos así la poca adhesión moral de los chóferes a los agentes de tránsito. En otras palabras, el por qué del sobre nombre de "perros" así como los insultos y las groserías que realizan los chóferes entre dientes a los agentes de transito antes o después de haber dado la mordida.

Siendo importante hacer notar la interiorización de las prácticas de soborno, que los mismos concesionarios y chóferes las sugieren o en casos extremos las ordenan a los nuevos trabajadores para salvar los obstáculos de una jornada de trabajo, cuestión que funciona como un mecanismo de socialización de una identidad moral. Al fin al cabo son prácticas generalizadas, se puede decir públicas y aceptadas socialmente.

La relación paternalista por un lado y la relación clientelar por el otro en la triada concesionario-conductor-autoridad, son dos de los pilares más importantes de la regulación del proceso de trabajo del Transporte de Pasajeros en microbús y combi. Al mismo tiempo que forma valores y dan sentido a las acciones, las acciones reproducen de forma continua y recurrente esa relación paternalista-clientelar. Así la "corrupción" (ya sea por paternalismo o clientelismo) tiene su máxima expresión en el relajamiento de las relaciones de trabajo y viceversa. Mas allá de que la corrupción sea visto como una cuestión moral, el relajamiento en el proceso de trabajo tiene como consecuencia un mal servicio que se refleja entre otras cosas en; los sobre cupos de los microbuses, la velocidad irregular de traslado (muy rápido o muy lento), la frecuencia (o muy seguido o de vez en

cuando) etc. haciéndolo incomodo, inseguro, irregular, interrumpido e ineficaz.

4. Relación Conductor - Usuario.

Para los conductores de microbús y combi los usuarios son importantes, mas por lo que representan en cuestión de dinero que como personas: "por lo del timbre, ósea que me tocan y a la mejor los paso... los he pasado y si me han dicho pues llévame a tu casa o algo así, ósea yo ya evito problemas, para que me peleo con la gente si la gente me está dando de comer no" (Mendoza Francisco. Entrevista propia: 29/12/2004). Por la importancia económica que representa para los conductores y concesionarios de microbús y combi, los usuarios juegan un doble papel que por lo general es de forma no conciente: el primero tiene que ver con las prácticas a la hora de abordar el servicio de transporte de pasajeros. Es muy común que los usuarios hagan la parada en cualquier parte de la calle, ya sea al principio, a la mitad o al final de la misma, "motivando" a los conductores a detenerse donde esta el pasaje sin importar si se está rompiendo alguna regla o reglas, de alguna forma están contribuyendo y siendo responsables de algunas de las prácticas de los conductores que hacen que el servicio sea deficiente. En segundo lugar el usuario contribuye a regular el trabajo de los chóferes, ya

sea de forma directa: como serían con los reclamos o comentarios que el pasaje hace cuando sienten que el chofer no está manejando bien o por lo menos lo que ellos entienden que esta bien; que se reflejan en frases como: "oye no vayas tan rápido, que no llevas animales. Espérate traes pasaje, a ellos les vale y hasta se ponen roñosos. Empiezan a decir; a si no quiere, tome un taxi. Ahí tenga su dinero y tome un taxi" (Rico Hernández Ivonne. Entrevista propia: Diciembre 2003). Los reclamos pueden ser verbales, con palabras altisonantes y en casos extremos llegar a pelear físicamente. Por otro lado también puede ser de forma indirecta, a través de la percepción que los chóferes tienen de los usuarios, o mejor dicho de las distintas percepciones que los chóferes tienen de los usuarios. El comportamiento para con los usuarios se diferencia dependiendo a quien lleven, el trato no es el mismo si llevan a trabajadores de la central de abastos o empleados de empresas que visten de traje, así como no es lo mismo llevar hombres que mujeres: "una vez le dije a un chavo, -a el chofer- oye, yo también voy a chambear mano, también quiero ir, qué porque me vez sin falda, pa mañana voy a traer una falda a ver si me llevas" (Hernández Hernández Rubén. Entrevista propia: Diciembre de 2003). Palabras de un usuario cuando estaba formado en la fila para tomar la combi y el último lugar fue dado por el conductor a una señorita

que acaba de llegar, la cual no tubo que formarse para acceder a la combi, solo basto que al chofer le pareciera atractiva.

Por un lado la importancia que representan los usuarios en materia de ingresos de dinero motiva a los conductores a detenerse en cualquier lugar donde le hagan la parada para subir gente, viene siendo como la parte negativa que los usuarios aportan al servicio de transporte. Por otro, regulan que los conductores no sean tan arbitrarios en sus acciones al realizar el servicio, ya sea por reclamos directos a la forma de manejo, o por las representaciones que tengan los conductores de los usuarios, que hace de un modo u otro que los chóferes les muestren respeto.

5. Relación conductor - conductor.

Los chóferes es un grupo de trabajadores muy disgregado que creemos es el resultado de la forma como está organizado el servicio. El servicio como ya se ha expuesto opera legalmente como organizaciones, asociaciones, sociedades, etc. pero que en la práctica son un grupo de personas (concesionarios) buscando sacar un beneficio para ellos en primer lugar y luego beneficiar la agrupación a la que pertenecen. Cada chofer le rinde cuentas a su patrón y existen casi tantos concesionarios como conductores. La atomización de los chóferes se ve reflejado mas en el ámbito

de lo práctico que en sus representaciones políticas de identidad, haciendo complicado llevar a cabo acciones que puedan mejorar sus condiciones de trabajo, ya que esto implicaría poner a cada chofer en conflicto de forma directa con su patrón, además, si a lo anterior le añadimos que entre el patrón y el conductor existen vínculos de consanguinidad y amistad la lucha por mejoras en el trabajo se hace imposible. Lo anterior no significa que los chóferes no se identifiquen entre si, de algún modo existe una conciencia de grupo que los identifica. Cuando se les pregunta; ¿En su trabajo, aunque usted está con otros compañeros, se siente solo, aislado?, el 57.5 por ciento de los conductores respondió que no se siente solo, el 27.5 por ciento que le da igual y solo el 12.5 por ciento que si se siente solo. El chofer sabe que existen otros como él con los cuales comparte los problemas, las cosas divertidas, pero sobre todo el trabajo diario. Los conductores de microbús y combi entienden que pertenecen a un grupo que realiza un trabajo específico y que, además laboran en condiciones mas o menos iguales, es por ello, cuando se les pregunta; ¿Generalmente los chóferes de microbús deben luchar por su interés personal, o por el interés de todos los chóferes?, la respuesta mas común es que deben luchar por el interés de todos, seguido del interés personal y por último piensan que cada quien busca lo que puede, con el 52.5, 37.5

y 10 por ciento respectivamente. Sin embargo esta conciencia de grupo que les da una identidad se ve disminuida conforme pasan de una cuestión ideológica política a una acción práctica, viéndose reflejada en la siguiente pregunta; ¿En su trabajo considera que hay mucha, regular o poca unión y amistad entre los chóferes?, siendo las respuestas las siguientes:

Mucha unión	25 %
Regular Unión	25 %
Poca unión	50 %

Fuente: Elaboración propia.

A pesar de considerarse lo mismo, es decir de reconocer que son conductores de microbús y combi, ya en la práctica cada quien tiene que defenderse como pueda, siendo una consecuencia del grado de individualismo que la forma de organización del servicio le imprime y reforzado por la relación paternalista chofer - patrón. Quedando de manifiesto en la competencia que los conductores tienen por el pasaje ya que los usuarios representan el dinero que los motiva a trabajar en este rubro y que es potenciado sin lugar a dudas por la forma de pago del salario. A la pregunta, ¿en su trabajo, usted siente que tiene que competir o compite por el pasaje con sus compañeros de ruta?, el 75 por ciento contesto; que si existe competencia por el pasaje entre

conductores de la misma ruta y ramal. En otras palabras, el motivo por el que trabaja un conductor de microbús y combi, es para ganar dinero, esta motivación se ve exacerbada por la forma como está organizado el servicio, en donde existe un número finito de viajes por día en cada ruta o ramal, la competencia diaria es por como se reparten esos viajes por día ya que el chofer tiene que pagar la cuenta, sacar para la gasolina y llevar algo a su bolsillo. Por ejemplo: supongamos que la ruta uno Vicente Guerrero - Metro Ermita hace mil viajes por día, es decir que mil personas hacen uso de este ramal, y que son 25 unidades las que cubren el servicio, quiere decir que cada unidad transportaría a 40 personas al día si el reparto fuera equitativo, sin embargo por la forma como esta organizada la ruta y en general el servicio de transporte, permite que halla microbuses que transporten mas de 40 usuarios, si se puede decir, robándole a los demás microbuses sus usuarios. Dándose así la competencia por querer ganar más dinero, para pagar la cuenta que los concesionarios les imponen a los conductores. Siendo por lo general muy alta. Cabe aclarar que la forma de organización del servicio de transporte potencia la motivación de ganar dinero a los conductores, sin que esto signifique que sea lo que permita, oriente, las acciones para lograr esas ganancias.

Conclusión.

Después de lo expuesto en apartados anteriores podemos decir a manera de conclusión, que en este trabajo se ha intentado responder a la pregunta ¿qué es lo que permite que los chóferes de microbús y combi lleven a cabo ciertas prácticas?, como son el sobrecupo de las unidades, que no hagan alto total al subir o bajar pasaje, bajar o subir pasaje en segundo y tercer carril, viajar a alta velocidad etc. afectando al servicio en su regularidad, continuidad, uniformidad, permanencia, seguridad, comodidad, y eficacia.

En otras palabras, tratamos de centrarnos en el estudio de lo que permite que las acciones se repitan, en los métodos, procedimientos, técnicas que tienen carácter de rutina (prácticas). Apoyándonos en Antony Giddens y la teoría de la Estructuración, en donde para él la actividad humana no se esta creando, sino recreando de continuo: "Las actividades humanas sociales, como ciertos sucesos de la naturaleza que se auto reproducen, son recursivas." (Giddens, 1998: 40). Para tal efecto se necesitan estructuras y agentes. La estructuras las define como las: "reglas y los recursos que recursivamente intervienen en la reproducción de sistemas sociales." (Giddens, 1998: 396). Por otro lado los agentes los podemos entender como los actores, aquellos capaces de

llevar a cabo acciones, pero sobre todo que tienen el poder de la agencia social, es decir; la capacidad que los actores mantienen y ejercen para crear una diferencia en la producción de resultados definidos, sin importar que tengan o no el propósito o estén conscientes de provocar esos resultados. Sinónimo de capacidad transformadora.

Así las estructuras no existen fuera de la acción, sino que se da una relación dialéctica entre acción y estructura. Las estructuras organizan la acción, pero al mismo tiempo solo existen en el momento en que la acción esta recreando dichas estructuras, de este modo una no puede existir sin la otra y las dos se hacen presentes al mismo tiempo y en el mismo espacio.

Como repuesta principal a nuestra hipótesis, decimos que en el Transporte Público de Pasajeros se pueden identificar dos tipos de reglas que regulan el servicio: las primeras son las reglas formales, las que tiene que ver con las leyes (ya sea la Ley o el Reglamento de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, y demás leyes aplicables), que sirve mas como un referente que como algo que de verdad orienta las prácticas en el servicio; el segundo tipo de reglas son las llamadas informales que se derivan de la cultura, de la costumbre y que en este caso son las que orientan, norman y

regulan las prácticas de los conductores de microbús y combi en el lugar de trabajo.

Las reglas informales están sustentadas en dos pilares principales: las relaciones paternalistas conductor - patrón por un lado y a las relaciones clientelares entre conductor - autoridad por el otro. Las relaciones entre conductor y patrón es una extensión de las relaciones familiares, en donde los acuerdo y desacuerdo son arreglados personalmente, anteponiendo los vínculos afectivos y de parentesco a los laborales. El traslado de la relación personal al trabajo permite que el patrón y el conductor nunca sean vistos como algo distinto uno del otro, sino como uno mismo trabajando por y para un fin común. Atenuando, haciendo casi imposible el conflicto entre ellos. Así mismo la relación paternalista forma una adhesión moral en la cual el castigo casi no existe o se castiga como lo haría una familia, permitiendo que los conductores puedan romper las reglas en el afán de ganar mas dinero, incidiendo esta conducta de manera directa en la calidad del servicio. A la vez esta relación disimula la precariedad en la que los choferes se encuentran en el trabajo, en materia de prestaciones, salarios, jornada de trabajo, resultando en jornadas de trabajo largas de mas de ocho horas, sin seguro medico, sin vacaciones, sin

remuneración económica por productividad, por mencionar algunos aspectos.

La relación conductor - autoridades basada en un intercambio de bienes simbólico - materiales permite que los choferes puedan hacer casi cualquier cosa, ya que no importando cuantas reglas, leyes o reglamentos puedan romper siempre lo podrán solucionar con una mordida (soborno). Así, un adolescente puede ser conductor de un microbús o combi, sin importar si tiene licencia, o la edad para hacerlo, total el patrón es su familiar o su amigo, y si lo detuviera un agente de tránsito con veinte pesos lo arregla. Por mencionar uno de tantos ejemplos de relación "corrupta" entre los tres actores principales del servicio de transporte que son difíciles de cuantificar, pero que es innegable su existencia.

Estas reglas informales resultado de la relación paternal y clientelar que tienen la triada patrón, conductor, autoridad da como resultado el relajamiento en el proceso de trabajo y tiene su máxima expresión en la corrupción. Si bien es cierto que la forma de manejo de los conductores de microbús no es cultural, es decir que en otras circunstancias podrían ser choferes modelo, la forma como se relacionan los actores del servicio de transporte basada en la corrupción, si lo es. Es una forma de "hacer" las cosas hereda del corporativismo del México gobernado por el Partido

Revolucionario Institucional, donde la coacción, los favores, los regalos, los sobornos, servían para arreglar lo que fuera. Y hoy en día los conductores, concesionarios y autoridades siguen reproduciendo esas prácticas y con ello siguen reproduciendo una cultura de la corrupción, aunque lo estén haciendo de manera no conciente. Ya que cuando incurren en prácticas donde se están rompiendo las leyes, reglas o normas formales, pueden estar concientes y hasta calcular el costo beneficio de sus actos, pero sin darse cuenta están reproduciendo una cultura de la corrupción. Por ejemplo: cuando un conductor da dinero a un agente de tránsito por haber incurrido en una falta al reglamento, como no traer licencia de conducir, puede tener muy claro los beneficios que este arreglo le trae, como no ser infraccionado, o no tener que ser llevado al corralón y con ello perder mucho tiempo que se ve reflejado en la perdida de dinero, etc. a su vez el agente que recibe el dinero tiene claro lo que esto represente, saber que ya saco para los tamales del desayuno, la comida o los tacos de la cena, o mas dinero que llevar a su casa para satisfacer las necesidades de su familia. Sin embargo estos actores siguen reproduciendo las mismas técnicas, procedimientos, recetas, para llevar a cabo un arreglo fuera de la ley derivadas de una cultura donde la corrupción es la única forma o por lo menos la mas común de

hacer las cosas, sin importar si son consientes (los actores) de ello o no, o si ese era su propósito.

El Transporte Público de Pasajeros en el Distrito Federal, podrá ser de calidad y con esto nos referimos, a que los usuarios se sientan seguros, cómodos, donde el tiempo de traslado, así como la velocidad, sean los adecuados, entre otras cosas; será cuando las relaciones laborales entre los distintos actores que intervienen en el servicio no estén basadas en sentimientos afectivos o en el intercambio de bienes materiales y/o simbólicos - ya sea que emane de una relación paternalista o del resultado de una relación clientelar - que lleven a ser menos riguroso la observancia de la ley y de las reglas del trabajo diario, quedando de manifiesto en la corrupción. Cuando los motivos y las razones del servicio sean el servicio en si y no la obtención de la máxima ganancia al mínimo costo. En palabras mas claras, cuando los actores del servicio de transporte de pasajeros dejen de reproducir relaciones basadas en una cultura de la corrupción, en donde todo tiene un precio y donde siempre existe una forma de llegar a un arreglo sin importar si estos arreglos afectan o no el desempeño y el resultado de su trabajo.



La información de este cuestionario, será tratada con estricta confidencialidad
y son para fines académicos.

CUESTIONARIO SOBRE EL TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS

- 1.- Sexo. ()
a) Masculino b) Femenino c) No contestó
- 2.- Qué edad tiene?. (años cumplidos)
- 3.- Estado civil. ()
a) Soltero c) Unión libre d) Divorciado
b) Casado d) Separado e) Viudo
- 4.- Nivel de estudios. ()
a) Sin estudios d) Carrera téc. completa g) Maestría
b) Primaria completa e) Bachillerato completo h) Doctorado
c) Secundaria completa f) Estudios sup. Completos i) No contestó
- 5.- Modelo de la unidad.
- 6.- Cuenta con seguro de daños a terceros?. ()
a) Si b) No c) No contestó
- 7.- Cuenta con licencia de manejo?. ()
a) Si b) No c) No contestó
- 8.- A qué ruta pertenece la unidad?.
- 9.- A qué ramal pertenece la unidad?.
- 10.- Cuántas horas trabaja al día?.
- 11.- Hora de inicio y fin de la jornada de trabajo.
- 12.- Tiene días de descanso?. ()
a) Si b) No c) No contestó
- 13.- Qué días descansa?.
- 14.- Tiene vacaciones?. ()
a) Si b) No c) No contestó
- 15.- Cuánto gana como operador?.
- 16.- Le pagan por. ()
a) Por día. c) Por quincena e) Otro
b) Por semana d) Por mes f) No contestó
- 17.- Cuánto tiempo tiene trabajando en la ruta?.
- 18.- Usted es: ()
a) Dueño c) Socio
b) Chofer d) Otro (especifique)
- 19.- El dueño de la unidad es su: ()
a) Familiar c) Conocido
b) Amigo d) Otro (especifique)
- 20.- Usted ha cometido infracciones de tránsito?. ()
a) Si b) No c) No contestó
- 21.- Usted ha sido sancionado por su patrón al cometer alguna infracción de tránsito?. ()
a) Si b) No c) No contestó
- 22.- Qué tipo de sanción le han dado?. (en caso de que haya sido sancionado) ()
a) Económica c) Otro (especifique)
b) Laboral d) No contestó
- 23.- Alguna vez ha tenido que dar algún tipo de soborno en su trabajo?. ()
a) Si b) No c) No contestó
- 24.- A que personas ha tenido que sobornar?. ()
a) Agentes de tránsito c) Patrón e) No contestó
b) Despachadores d) Otros (especifique)
- 25a.- Cómo considera a los usuarios?. () a) Nada importante
25b.- Hacer alto total al subir y bajar pasaje es para usted?. () b) Poco importante
c) Importante
25c.- Subir y bajar pasaje en las paradas autorizadas () d) Muy importante

es para usted?.

25d.- Mantener limpia la unidad es?.

25e.- Evitar el ascenso y descenso de pasaje en

segundo y tercer carril es?.

25f.- Mantener un ambiente de respeto con el usuario

es para usted?.

25g.- Viajar a alta velocidad con pasaje es?.

25h.- Llevar la radio con alto volumen en su trabajo es?.

25i.- Llevar con sobrecupo la unidad es para usted?.

25j.- Viajar por la noche con las luces internas encendida:

es para usted?.

e) No contestó

a) Nada importante

b) Poco importante

c) Importante

d) Muy importante

e) No contestó

26.- ¿Cree usted que los choferes de microbus se preocupan, no se preocupan o deberían preocuparse por los problemas en el servicio de transporte público de pasajero.

a) No se preocupan

c) Deberían preocuparse

b) Se preocupan

d) No contestó

27.- ¿Generalmente los choferes de microbus deben luchar por su interés personal, o por el interés de todos los choferes?.

a) Por el interés personal

c) Cada quien busca lo que puede

b) Por el interés de todos

d) No contestó

28.- ¿En su trabajo, usted siente que tiene que competir o compite por el pasaje con sus compañeros de ruta?.

a) Si

b) No

c) No contestó

29.- ¿En su trabajo, aunque usted está con otros compañeros, se siente solo, aislado?.

a) Me siento solo

c) Me es igual

b) No me siento solo

d) No contestó

30.- ¿Qué es lo que mas le disgusta de su trabajo?. (Marque con una X las tres opciones mas importantes)

a) La jornada de trabajo

()

f) El patrón

()

b) Los salarios

()

g) Los usuarios

()

c) Las condiciones de trabajo

()

h) Las autoridades de

()

d) Los microbuses

()

transito

e) Las prestaciones

()

i) No contestó

()

31.- ¿En general, los problemas más frecuentes que usted tiene en su trabajo se relaciona con?. (Marque con una X las dos opciones más importantes)

a) La jornada de trabajo

()

e) Las prestaciones

()

b) Los salarios

()

f) El patrón

()

c) Las condiciones de trabajo

()

g) Los usuarios

()

d) El estado fisico de los

()

h) Las autoridades de

()

microbuses

transito

i) No contestó

()

32.- ¿En general usted considera que la relació de los choferes de su ruta con sus patrones son?.

a) De ayuda mutua

e) Despoticas

b) Se pelean constantemente

f) De premios y castigos

c) De indiferencia

g) No contestó

33.- ¿En su trabajo, considera que hay mucha, regular o poca unión y amistad entre los choferes?.

a) Mucha unión

c) Poca unión

b) Regular unión

d) No contestó

34.- ¿En su trabajo puede usted utilizar ideas propias y tomar decisiones por su cuenta o por lo general todo esta determinado de antemano?.

a) Utilizo ideas propia y tomo decisiones

c) Algunas veces

b) Todo esta determinado de antemano

e) No contestó

35.- ¿El trabajo que usted realiza es supervisado?.

a) Si ¿por quien?.

b) No

c) No contestó

36.- ¿Si volviera a los catorce o quince años y pudiera empezar a vivir de nuevo, elegiría ser chofer de microbus o procuraría cambiar a otro trabajo?.

a) Seguiría siendo chofer de microbus

- b) Cambiaría a otro trabajo
- c) No contestó

Leticia Hernandez Valdovinos
Entrevista Noviembre de 2003

¿Tiempo que tienes en este negocio? Seis años. Bueno mira aquí te voy a decir primeramente que desde hace seis años empezamos primero con una combi, esta combi iniciamos, mi papá la empezó a trabajar primero, después de ahí se busco a un ayudante que era un vecino mío, este muchacho pues mi papá lo invito a que le ayudara el aceptó el trabajo, pero estuvo un tiempo no le gusto y se fue, posteriormente siguió mi papá trabajando en esa misma combi que es de la ruta 35, este y luego ahí otro muchacho a pedirle trabajo a mi papá. **¿Lo conoce tu papá?** No es de los que les llaman postureros que están ahí en la ruta viendo a ver quien les da chance de trabajar que trabajan un día si, digamos trabajan el día por el que no lo quiere trabajar a eso se les llama postureros, entonces a ese tipo de personas se les llama postureros ósea rempazan al chofer que no quiere trabajar, luego ahí con mi papá le platico, mi papá con mucha desconfianza pero bueno le soltó la combi, como te digo somos mi papá y yo los que siempre andamos ahí checando, mi papá en ese aspecto es muy delicado le gusta que las unidades las traigan limpias que manejen despacio que no traigan el estereo con alto volumen, digamos mi papá tiene otra forma y yo bueno creo que soy un poquito mas tolerante por que no me importa tanto así con exageradamente la limpieza, entonces mi papá no le gusto este funcionamiento de este muchacho, además de que tenia la costumbre de no entregar las cuentas a su debido tiempo, ósea si se van a recoger diario las cuentas este muchacho no cumplía además en esta ruta si se lleva un fuerte control de que tienen que cumplir con el uniforme y andar, el conductor tiene que andar limpio, este muchacho pues ni andaba limpio y menos la combi, entonces y tuvimos que decirle que muchas gracias. Siguió mi papá otra vez y la siguiente persona es un mismo concesionario, esta persona tiene sus placas ahí y le pidió trabajo a mi papá por que es una persona que pidió un crédito y dejo sus placas como aval entonces necesitaba dinero le pidió el trabajo a mi papá y bueno mi papa se lo dio, pero bueno este señor también es de las personas que no le gusta, digamos el día que descansa la combi, pues este, hay la costumbre o la necesidad de hacerle talacha a la combi y esta persona no estaba interesada en lo mas mínimo de presentarse los días jueves hacerle una talacha a la combi no hacerle ni su cambio de aceite nada, nada, nada entonces esto tampoco nos pareció, así que pues se tuvo que ir. Otra vez mi papá, por último, bueno no se si sea el último, pero se la dimos a otro muchacho, este muchacho igual luego a la ruta pidiendo trabajo que no tenia, tampoco lo conocíamos ese si no lo conocíamos luego ahí a la ruta. Mira el posturero anterior lo conocíamos porque pues ya andaba en la ruta ahí como posturero, pero este que luego no recuerdo yo su nombre pero luego le dijo a mi papá que tenia mucha necesidad que necesitaba trabajar que le urgía el trabajo que el se acoplaba a lo que le dijéramos porque le urgía el trabajo, realmente pues mi papá se conmovió y además como ya estaba cansado pues dijo si le doy la combi, el muchacho empezó muy bien, este los horarios de que encerraba la combi la encerró y aparentemente todo iba muy bien, como a los quince días el chico tuvo un problema de que fue acusado de intento de violación en la combi, el muchacho a fin de cuentas, hubo un problema de que esto fue en complicidad parece ser de la muchacha con los policías, los policías por sacar dinero la muchacha pues tal vez por cuestiones muy sentimentales declaro que el muchacho la quería violar, la combi estuvo un mes detenida el muchacho tres meses en el reclusorio, lógicamente pues después de que se acabo el problema ya no le dimos trabajo, automáticamente el chavo no obtuvo mas trabajo en esta ruta, por que esta ruta 35 mas o menos su funcionamiento es de que las reglas las tienes que respetar el conductor, el conductor y el patrón ósea el dueño de la concesión, entonces ahí una de las reglas es que si tu quedas a deber cuentas nadie mas ahí de la ruta te va a dar trabajo, entonces también en un problema como este en donde el muchacho se vio inmiscuido que intento de violación, que si, que si no pues ya también nadie le iba a dar trabajo, entonces para eso ya no supimos mas de el. Después nosotros vendimos la combi y nos quedamos las placas eso te estoy hablando hace dos años, ósea estuvimos con la combi cuatro años pues ya estos dos últimos años, sería del 99, 2000, 2001 ósea va a ser dos años por estas fechas, vendimos la combi y nos quedamos la concesión, ahorita ya de los chóferes pues nos desligamos de la combi, entonces nosotros recibimos una renta mensual por la renta de las placas. Eso es una combi, la otra combi la compramos hace tres años, esta está en la ruta 37 es una base que se llama de ramal, porque que es muy corta la ruta es como de un kilómetro incluso muy corta, va de bodegas que es una salida a Ermita, esta ahí casi por la deportiva a un ladito del hotel, vez que la deportiva esta frente del hotel ahí esta ubicada a lo que se le llama las canchas es una colonia que se llama mixcoatl y ahí llega, en realidad llega a la colonia mixcoatl pero se ubica el lugar como las canchas, están unas canchas de basket-ball, desde que nosotros, se compro esta combi mi papá igual empezó a trabajar, muy

corto tiempo, estuvimos buscando chóferes, la búsqueda pues fue mas bien con conocidos o sea con personas que sabíamos que ya habían estado trabajando, alguna pesera, algún taxi, micro, estábamos buscando, pero, estábamos buscando mas o menos personas que nosotros sabíamos que trabajaban y eran responsables y pues estaban ocupadas, en la misma base mi papá trabajando observo a un muchacho que traía un micro y mi papá lo vio entablo, ya en la ruta entablo amistad, eso fue, compramos la combi, a la semana, ósea mi papá conoció a este muchacho lo ve como trabaja y mi papá le hace la platica que como le va, que como es la ruta, el muchacho le dice que, pues la ruta esta bien pero que el esta muy inconforme con su patrón que por que su patrón esta siendo muy, pues en sus palabras no me acuerdo como es, pues abusivo, por que le estaba cobrando la cuenta y además le estaba cobrando la gasolina, ósea el chofer tiene que poner la gasolina pero en este caso, este patrón de este muchacho que se llama Jacinto, le pagaba la gasolina a el, ósea ya el muchacho ya no iba a la gasolinera, sino que se la pagaba al patrón, eso realmente era un abuso, por que el muchacho casi le estaba dando 50 pesos por vuelta, lo cual implicaba un microbús 30 pesos por vuelta, entonces el muchacho ya estaba muy inconforme y mi papá le dijo pues que si quería trabajar en la combi, el muchacho le respondió que si, solo que no tenia tarjetón, así que a los dos días que ya consiguió su tarjetón, empezó a trabajar en la combi, establecimos cuanto se le iba a cobrar de cuenta, al muchacho le pareció bien, este muchacho te digo fue nomás de que se le conoció un día, mi papá lo vio trabajando y mi papá le platico que si le interesaba trabajar, dijo que si. Lo que hicimos fue ir a conocer donde vivía, con quien vivía, si era casado, porque como acabamos de entrar a esa ruta pues realmente no conocíamos a nadie, entonces nada mas lo que hicimos fue ir a ver donde vivía, con quien y así. Este muchacho hasta la fecha esta trabajando con nosotros, los primeros días, si fue de estarlo vigilando constantemente, constantemente, principalmente yo. **¿Cómo lo vigilaban?** En el recorrido de la ruta, por ejemplo yo de regreso de la escuela aunque no tuviera que pasar por ahí, lo hacia, para cualquier cosita, ósea, en bicicleta, si iba a salir a cualquier lado pasaba y lo vigilaba, para ver como andaba manejando, etcétera, etcétera. En esta ruta es un poco mas desorganizado, ósea no les exigen tanto el uniforme, entonces yo mas bien mi estarlo vigilando, era mas que nada para que me complaciera a mi, como yo quería que trabajara, que fuera responsable, que no manejara loco, este básicamente eso, que cuidara la unidad. Y fue como un mes de estarlo yo vigilando, yo vigilando, y checandole el tiempo a que horas llegaba a encerrar la combi. La hora que tenía era de 11:30 a 12:00, en ese mes pues nunca se paso, con las cuentas me cumplió, pues ahorita es hasta mi compadre. **¿A que hora toma la combi y a que hora te la entrega?** Mira la combi la saca a las 7 de la mañana y la hora para encerrarla es a las 12 de la noche. **¿Qué es la cuenta?** Mira en la ruta 35, porque es diferente de ruta a ruta, en la 35 y 37, ya que estamos con Jacinto. Con este muchacho, ahí la base se trabaja de 6 y media de la mañana a las 11. Lo que pasa es que aquí hay una situación de velada, ósea la combi esta trabajando de 7 de la mañana a 10 de la noche en este ramal que te digo, de las bodegas a las canchas, pero los demás días, pero todo los días se va al metro después de las 10 de la noche a las 12, se va de las canchas al metro constitución, a eso le llamamos velada, no todas las combis hacen eso en la misma ruta, son tres combis en total de 10, son 3 las que hacen esta velada, entonces por esta situación se le cobra mas de cuenta. Nosotros le estamos cobrando 380 pesos, lo que es lunes, miércoles y jueves, la combi descansa el martes, entonces lunes miércoles y jueves que le cobramos los 380, por la cuestión de la velada por que parece ser que son los días que le va mejor, por que lo que es viernes sábado y domingo la cuenta baja, viernes y sábado se la cobramos a 300 pesos, porque el viernes le toca metro, todo el día metro, el viernes, entonces ahí el pasaje si disminuye, además de que la vuelta es mas larga, entonces el viernes se le cobra 300, el sábado igual 300 aunque el sábado esta en el mismo ramal pero como no hay escuela, esta ruta depende mucho de escuelas, entonces también baja mucho el sábado, entonces 300 pesos el sábado, y el domingo le estaba yo cobrando 300 pesos primeramente, el domingo fue un batalladera, después mi papá le ha estado ayudando a este muchacho a trabajar, ósea Jacinto se ha hecho responsable casi desde la primer semana, desde la siguiente semana que se compro hasta la fecha, mi papá le ayuda de vez en cuando, que si el muchacho esta cansado, pues mi papá le ayuda, que si el muchacho quiere días de descanso, pues mi papá ahí esta, entonces la relación con el a sido muy, mi papá casi, casi lo adoptado así como que su hijo, entonces no hay mucho problema, mi papá, te vez cansado, ¿te ayudo? Adelante, siempre también cuando a mi papá no se le atraviesen problemas, entonces este el domingo también mi papá influyo mucho en decidirme a mi, sabes que, es que el domingo si no saca uno nada, nada mas se trabaja para la cuenta y gasolina y uno no se lleva nada, se le bajo la cuenta 260, después estuvimos así como cuatro meses con 260, después a 220 y ahorita finalmente tiene tres semanas que ya la cuenta esta en 170 los domingos. Entonces la cuenta la determinamos mas o menos por hora, esto por ejemplo si la combi se descompone el viernes, supongamos el jueves que sale a 18 pesos la hora, si se descompone 4 horas, bueno le descuento esas horas, entonces eso es en esa situación, te digo la cuenta esta determinada por las horas que trabaja. ¿Cómo le hacen para el llenado del tanque de gasolina?. Mira en este caso como el ha tenido la

responsabilidad solo de la combi, cuando el anda solo ya es cuestión de el si la llena en la noche, si la llena en la mañana. Por ejemplo el otro día me comento que estaba buenísimo el pasaje, la hora del pasaje, que andaba vuelta y vuelta y se quedo sin gasolina, eso ya no es responsabilidad mía, perdió una hora pero yo ya no se lo descuento, por que eso fue su responsabilidad, por que, pues porque en la noche no le hecho gasolina, se le olvido echarle y así andaba, entonces cuando el anda así solito, el nada mas me da mi cuenta y se las arregla como el pueda con la gasolina, si se la hecha en la noche en la mañana como el quiera, pero por ejemplo cuando mi papá le ayuda entonces ahí ya los dos negocian, no pues a las dos es la hora en que se relevan ya sea que van a la gasolinera o quedan que ya se le entrega lleno el tanque, pero esto es nada mas cuando mi papá le esta ayudando, que si mi papá va a entrar hoy viernes a las dos de la tarde Jacinto ya viene con el tanque lleno y si no le da dinero ellos calculan mas o menos, por ejemplo se gasta 80 pesos medio turno de gasolina, esos 80 pesos, pues sino fue él a la gasolinera se los da a mi papá. **¿Con que frecuencia le ayuda tu papá?** Bueno mira a sido bien variada, no por que, recién que se compro, el muchacho la trabajo como dos meses seguido, así el de corridito, no es que me esta yendo bien, necesito dinero, yo le trabajo solito. Entonces el sacaba la camioneta de las 7 de la mañana a las 2, por que yo le doy chance hasta las 2, así fueron dos meses, ya después mi papá, ya después de que estábamos checando de que el muchacho esta cumpliendo, es trabajador no nos ha fallado, mi papá ya lo empezó a ver pues así como que medio cansadon, entonces mi papá se ofreció, no pues te ayudo, yo estoy aquí en la casa pues no hay bronca, mi papá como su primera actividad es pensionado pues realmente tiene mucho tiempo libre, entonces mi papá empezó ayudarlo, con que frecuencias, pues una vez por semana, eso sería como tres meses mas o menos ya posteriormente estuvieron trabajando medios turnos, mi papá en la mañana, Jacinto en la noche, así estaban como quince días al mes, ósea las dos primeras semanas del mes mi papá trabajaba en la mañana y el en la tarde y ya las dos siguientes semanas del mes él solo, y luego ha seguido, depende también si mi papá de repente se va de vacaciones entonces se queda Jacinto solo, entonces han sido estas modalidades así. Ahora por ejemplo mi papá esta operado desde mayo, desde agosto, hasta ahorita no puede manejar ni va poder manejar, entonces, digamos desde agosto hasta octubre Jacinto anda solito y va a seguir, mi papá no va a poder manejar de aquí a diciembre mínimo, entonces él anda solito. **¿En la jornada diaria de trabajo que descansos tiene?** Si, si, es muy pesado de hecho, te digo el saca la camioneta a las 7 de la mañana, de 10 a 11 de la mañana él se va a almorzar, esto es de 10 como a las 11, se agarra una hora para almorzar, después en la tarde va a comer a su casa, eso es como de 4 a 6 de la tarde y ese tiempo lo aprovecha para bañarse y lo que le alcance en las dos horas no, y ya de ahí se sigue a trabajar, trabaja hasta las once de la noche u once y media, a veces agarra hasta mas tiempo para comer, a veces han sido hasta tres horas, por lo regular agarra tres, son pocas veces que agarra cuatro, por lo mismo porque a él le conviene mucho ese horario de 10 a 12, yo misma le he dicho no pues si quieres ya no trabajes de 10 a 12, la cuenta disminuye, pero también el dinero que se lleva el es menos por que después de las 10 de la noche cobra 2,50 a las once cobra 4 pesos, entonces entre mas vueltas de a las once de la noche pues para el es mejor, entonces a esas tantas horas descuéntale 4 que descansa. **¿Tiene descansos en la semana?** Mira aquí te voy a decir algo, el domingo realmente él no lo trabaja, ósea realmente se lleva la combi pero pues para pasear con su familia o trabaja un ratito y luego se va, ósea trabaja un rato en la mañana el domingo y ya pasa por su familia a llevársela a almorzar y se va, ósea realmente el domingo trabaja horas mínimas. Ya no lo ando vigilando realmente, pero el si llega me dice, a no pues que este domingo pase por mi mamá y me lleve a todos mis sobrinos en la combi a cuemanco, entonces el hace lo que el quiere en la combi el domingo y pues a mi me da mi cuenta, entonces ahorita ya son 170, lo que hace el es que en la semana saca su cuenta del domingo, entonces hay ocasiones, pero como tu dices cuando necesita dinero ahí lo veras, ahora el martes es el día que descansa la combi. **¿Por qué descansa la combi?** Pues por que no circula, entonces yo también se lo deje a la libre opción, en un primer momento yo lo maneje así de que trabajara los martes de 6 de la mañana a 10 de la mañana y que me diera, qué, empezamos con 70 pesos, los martes, ósea un martes que me diera 70 pesos y el otro martes no, un martes si un martes no, ya después por lo mismo de que el ha andado solo y eso, dije bueno los martes si quieres trabájalos y si no no, ósea en ese horario de 6 a 10, porque las talachas, pues si son, pues las requiere la combi, ósea se dejan para ese día no, que ya anda fallando esto, no pos aguanta, si, pues déjalo pa martes, ya el martes se va a con el mecánico, ahora, se supone que ese es el día de descanso de Jacinto, pero pues en realidad se tiene que ir a echarle talacha a la combi. **¿El hace talacha o nada mas la lleva?** Mira aquí como mis primos son los mecánicos, ahora, pues de repente el ahí se esta con mis primos y ahí están, digamos ya lo que el hace es muy este, pues esta entre el cotorreo, y que pásame las pinzas, por que se hecho muy buen amigo de mi primo que es el mecánico, entonces que pásame las pinzas, que límpiame esta herramienta, cositas así, y le gusta además a Jacinto aprender, ósea siempre los martes cuando hace algo, hay fíjate que ya aprendí hacer esto o aprendí a ponerle la banda el tiempo y yo no sabía hacerlo, entonces en este aspecto el muchacho pues si le gusta, mi

papá le dice ensuciarse las manos, entonces, mira hay digamos, que hay un mes en que todos los martes se trabaja en la combi, pero entonces también hay, los siguientes dos meses la combi anda bien, entonces realmente ya él descansa, ósea nada mas es cosa de que valla a cambiarle el aceite que se tarda 20 minutos, pero has de cuenta un mes si de corridito ahí están todos los martes, todos los mates, yo me doy cuenta por que incluso hasta no sale nada en ese mes, de dinero no sale nada porque todo se le invirtió a la combi, entonces, pero los dos siguientes meses descansamos y otra vez llega el mes en que todos los martes, así es, entonces digamos de ahí dependen sus martes día de descanso de él, ahorita en lo que mi papá pues no le va poder ayudar, ahora yo le he manejado a el, que bueno consíguete a otro muchacho, y el una vez, bueno mas bien su experiencia de él es que no, no por que el esta de responsable de la combi y el sabe lo que le pasa a la combi el sabe si le rompió esto a propósito o no, el me maneja, dice no es que yo no quiero que nadie me ayude por que ya vamos a ser dos que si se va a descomponer mas rápido, vas a querer subir la cuenta, o vas echarme siempre a mi la culpa, o luego es un problema, cuando habemos dos es un problema, que si yo deje el tanque lleno, que si el no lo dejo, ciertas trampas que entre nosotros, ósea los chóferes se conocen, es que mira dice, si yo la limpio, el no la va a dejar limpia, que si yo le lleno el tanque de gasolina a la mejor el no lo va a hacer, que si ciertas cosas, entonces por ejemplo, cuando la gente mete un reporte dice el luego se va hacer tonto que tal si fue el, o fui yo y yo le voy a echar la culpa a el, lo mismo tu vas a ver que el closs se va a gastar mas rápido, entonces tu vas a decir, quien esta manejando mas loco el o yo. Que un rayón, eso es muy común, por que bueno sea como sea tu dices el closs se tiene que gastar, todo las llantas, todo no, los frenos, pero por ejemplo los rayones, los mentados rayones, eso dice no, por que seguido no y sin darte cuenta ya, oye un rayón aquí, pues ni se donde paso, entonces así los rayones que le de el pues me va a echar la culpa a mi, entonces el quiere evitarse eso. Con mi papá esta muy a gusto, porque pues mi papá siempre le deja gasolina, ósea mi papá es el chofer perfecto, porque deja gasolina el tanque lleno, lleno, limpio, limpia la combi, y mi papá le gusta que la combi ande así bien a la perfección, que ya tiene un ruidito, no, no, para la combi y vamos al taller, mi papá así es, entonces realmente no le da problemas cuando mi papá le ayuda a Jacinto, y Jacinto ya sabe que no hay ningún problema, le tiene toda la confianza. En este caso para mi papá por que hay otro patrones que se de un caso que hijole que bárbaro.....

Compro su micro al morir su esposa el se deshizo de todo y se fue a Estados Unidos, ya cuando llego allá junto dinero decía en que invierto, el nunca pensó en un negocio en estados unidos, pos mandaba, y mandaba, y que hacemos con el dinero, mi papá ya andaba trabajando de chofer, y mi papá, no pues en las combis hay que invertirle ahí y así empezaron. Te digo cuando mi papá anduvo de chofer, pues realmente era el chofer don Luís, y sus patrones que tubo, nunca tubo mi papá así de que oye y que la combi no, por que mi papá ósea, desde traer la jerga limpiécita, los asientos, la unidad limpia, mi papá maneja muy despacio, este gasolina, mi papá era de los que el día que circula la combi se le iba a hacer talacha.....

En la ruta 35 el último chofer que se tuvo antes de vender la combi, este era un chofer, ese mi papá lo conocía de tiempo, por que este señor trabajaba en la ruta 100, de esos autobuses, el manejaba un camión de esos, era chofer de ruta 100 y mi papá lo conocía digamos de amistad ósea como vecino, no tenia un trato así muy, muy cercano pero al menos, sabia, bueno quien era, entonces este señor mi papá le dio el trabajo y este pues el señor si venia con esa idea del uniforme de tempranito levantarse, ósea ciertas prácticas que ya traía de la ruta 100, pero lo que si le faltó mucho, por ejemplo si quería limpiaba la combi, y si no, no, talacha ósea jamás, eso si no le gustaba ensuciarse las manos, el llegaba el día jueves que descansaba la combi, sabes que mecánico la combi tiene esto, esto, esto y esto y hay nos vemos, entonces y mi papá le causaba mucho coraje eso, dice bueno es que en la ruta 100 así llegaban llevaban el camión y ahí esta el mecánico, le suena esto, tal cosa, ahí esta yo me voy, por que eso no es mi trabajo, entonces con esa idea este señor llego a la ruta, entonces a mi papá no le pareció y además aquí entro una cosa muy intima no, mi papá entro en conflicto con el, primero por esto, por que si el señor era muy, la combi muy sucia, no le ponía gasolina así como que al hay se va el trabajo no, además el manejo era muy brusco, no manejaba rápido, pero si, no tenia suficiente cuidado pues, valla se había acostumbrado a tratar la combi como un camión, como no es mió, pues no lo cuido, y no me interesa, entonces esto no le agrado a mi papá, ya después entraron aquí cosas muy intimas, mi papá andaba con una señora casada, entonces el, este chofer se llama, pues no se le dicen el negro, conocía al esposo de la señora, entonces ya ahí mas bien mi papá fue que por temor y de repente ya no quiso darle el trabajo, entonces ahí realmente si fue un, el señor se fue en parte por que si era muy descuidado, no le gustaba hacer talacha y la otra parte por ese motivo de mi papá. A mí en particular pues me molesto esa reacción de mi papá, por que pues una cosa es el trabajo y otra pues esa situación, entonces mi papá, no ya no te doy trabajo y así, así de gacho, ese fue el último chofer de la combi, de la 35.

SEGUNDA PARTE

¿Obligaciones para tener una concesión? Bueno en teoría, me pide cumplir con la documentación al día, esto es, los papeles en este caso de la combi, bueno pues que tenga, la concesión debe estar a nombre de uno, eso te lo digo por que en mi caso que las he comprado a otros dueños, yo tengo que hacer el cambio de propietario, ese tiene un costo de cinco mil trescientos pesos, algo así, pero pues como no tengo el tiempo de hacerlo al gestor le pago como seis cientos pesos, ósea son como seis mil pesos, entonces es en este caso, que la concesión este a nombre del propietario. Otra de las cosas es este, la tarjeta de circulación vigente, el seguro de daños a terceros, la verificación, tenencia, digamos todos los impuesto que paga un vehiculo particular, este, pero además la revista, la revista es para servicio publico en este caso, entonces agrega eso, el seguro que es, este fundamental, la revista, sobre todo. Y eso bueno hay que estar al día, y eso en teoría por que ahorita hay muchas, hay mucho, o al menos yo no estoy tan informada de cómo esta pasado ahorita desde que empezó este despapaye de sustituir unidades, este hay un despapaye. En cuanto al conductor, bueno pues, esté tiene que traer su tarjetón. **¿Cuanto dura tu concesión?** Mira, emm, mi concesión, yo tengo una, yo cuando compre esta unidad, esto es en taxi, lo dude, por que este taxi dice, no me acuerdo que dice específicamente, así textualmente no, pero si dice que tiene vigencia de diez años, eeh y en las otras no, en las otras concesiones no, ósea en las concesiones de combis, no dice nada de esto, entonces. **¿No dice nada?** Bueno no, no dice así, no tiene ese texto aparte como que trae la de este taxi, de hecho te las podría proporcional para que las analizaras porque, yo lo dude mucho en comprar ese taxi. Las concesiones tienen vigencia de veinte años En las letras pequeñas dice eso Ah si, si esto es por que se hacen su reemplacamiento también el servicio, de hecho ya nos va a llegar a nosotros al menos ya esta, hay alguna, algo hay dicho de eso, de que ya hay que reemplacar el servicio publico, y eso pues es un costo mas y ya, si es necesario nos darán un nuevo numeral y si no pues igual nada mas otro formato y ya, pero con tu concesión. **¿Tienen un reglamento interno?** Hee, si, sobre todo, este precisamente en eso de los tiempos que es fundamental, los chóferes acostumbran mucho a no hacer base, o andar carrereandose, varias cositas que descontrolan, incluso al mismo pasaje, lo que pasa en la 37 es que no llegan a donde esta la base, la base, entonces pues mucha gente se disgusta, los pasajeros pues se disgustan no, por que saben que no tienen que decirle al chofer, bajo hasta la base para que las lleven, incluso esta practica se hace, este, si hay tiempos, pero es para, para hacer base, pero este cambia de acuerdo a los horarios del día, ósea la hora pico pues es mas corto el tiempo, pero en otros horarios donde el pasaje no esta tan, no hay tanto pasaje como en la hora pico, este si este, tienden a incrementar el numero de minutos que estén ahí, o si no el numero de pasajeros, o bien, por ejemplo a las, que serán, a las siete de la noche, te dan, o siete pasajeros o nueve minutos, algo así, realmente eso pues te lo podrá decir mejor el Jacinto no, por que yo lo poco que me he dado cuenta de cuando voy a checarlo. **¿Quien hace las reglas y quien las administra?** Mira en las treinta y siete, en la ruta treinta y siete, en este ramal de bodegas a las canchas, esté, la hacen los mismos concesionarios, incluso chóferes, por ejemplo cuando hay juntas y Jacinto me dice, oye es que hablan de este tema, o yo veo esta inconformidad, o tal cosa, pues yo la digo no, pero en muchas ocasiones son los mismos chóferes, porque estas reglas internas les afectan directamente a ellos, quienes las tienen que cumplir son ellos, entonces pues los chóferes pues participan mucho y de hecho uno como concesionario tiene la responsabilidad de hacer que el chofer pues acate las reglas, ahora quien se, ahí en la treinta y siete, los mismos chóferes se cuidan de que no se rompan las reglas, a ha, esto pues lleva a un sin fin de problemas, por que este, entre ellos mismos se vigilan y a veces si les funciona, pero a veces hay que, ya hay ahí compadrazgo, o que, de repente hasta se pelean no, por que uno no quiere cumplir la regla y el otro esta exigiendo que la cumpla, salen mal y al final de cuenta los castiga ya la ruta, el responsable de la ruta, que ahorita se me olvido como le decimos, pues el presidente, pues del ramal ya se encarga de darle el castigo. **¿En que consisten los castigos?** ha por que creo no te dejan trabajar la combi un día, por ejemplo, esto va a depender de la falta no, pero los castigos son esos por ejemplo, el leve puede ser que no te dejan hacer base un par de horas, y los otros ya mas graves que te descansan la combi un día o dos, o incluso hasta tres días, claro, ósea los chóferes incluso tratan de que esto no suceda no, por que pues afecta, ellos tienen incluso que dar la cuenta, pues si es culpa de ellos tiene que darle la cuenta al concesionario, y este, ellos también pierden pues, vaya, pierden sus días de trabajo. Te voy a poner un ejemplo ahí en la treinta y siete que se da mucho, por ejemplo ellos tiene que empezar a trabajar a las seis y media de la mañana, esto a mi me tiene sorprendida por que en la ruta treinta y cinco pues no se hace eso no, ósea en la ruta treinta y cinco empiezan a trabajar a la hora que quieran, y en la ruta treinta y siete yo no se si por que los chóferes son muy flojos, pero a las seis y media tienen que empezar a trabajar, y el que no llega a esa hora, no puede trabajar sino que hasta las dos de la tarde, ósea y esa regla créeme que si todos los chóferes, como les conviene, oye pues que saquen a uno, pues les conviene, entonces la vigilan estrictamente, todo los chóferes, ya en caso de que se te poncho una llanta, o simplemente se te hizo tarde, pues ya nada mas vas y avisas, pero

a las seis y media tienes que ir avisar; sabes que, mi combi se descompuso, mi combi, cualquier problema que tengas o incluso pretexto, avisas y eso ya no amerita que te castiguen, es uno de los castigos que es mas, muy peleado ahí por los chóferes. **¿Asistes a las reuniones que tienen en tu ruta o solo mandas a tu chofer?** No yo si tengo la costumbre de ir, yo si, el problema ahí siempre es que, que asisten casi siempre los chóferes o el concesionario manda a su dizque representante no, que es su chofer, entonces hay a veces que si hay acuerdos que si se tiene que sujetar, o que tienen que estar de acuerdo los mismos concesionarios, ¿por que? porque tu eres el concesionario pero puedes cambiar de chóferes, entonces eso tienes que informarle a tu chofer, este lo que puede y no puede hacer no, entonces mucho de los problemas que no se llegan a acuerdos es precisamente por eso, porque hay necesidades que tienen que tomar los concesionarios, y no están, pero yo si acostumbro ir, por decir las juntas es un problema que interminable, que los concesionarios casi no asisten, esto en la treinta y siete, por que déjame decirte que en la treinta y cinco, se da mucho a que si vayan los concesionarios. **¿Con que frecuencia hacen las juntas?** Mira, por ejemplo ahorita que están con lo del cambio de unidades, se han hecho muy seguido y muy seguido quiere decir por ejemplo, una por mes, mas o menos, por que están, hay mucho lío no, los concesionarios pues que es mucha inversión, hay muchas cosas y, incluso el gobierno del Distrito Federal ha sacado gacetas donde informa la situación no, y nos exhorta pues a que cambiemos la unidad. **¿Cambiarlas por que?** déjame decirte que en la treinta y siete yo tengo combi ehh, entonces combi por una, la nissan, la urvan que es de pasajeros, que incluso ya esta homologada, aja, por esa, en el caso, porque las combis quieren que las cambiemos ya no la VW, que estamos acostumbradas a ellas, sino que quieren la nissan homologada, o la VW la urvan, urvan y eurovan, incluso ahorita ya están, creo que ya homologaron la de la ford, no me acuerdo como se llama la de la ford pero, mira de hecho ahí son varias incongruencias, yo no se si el gobierno por que no estoy muy enterada, pero si en las juntas se ha visto mucho eso, al principio, incluso hasta la fecha, que combi por combi, sacas tu combi por ejemplo en el caso de la treinta y cinco que tengo este problema que esta mas vigente, por que en la treinta y siete pues no, todavía me aguanta digamos un año la combi, pero en la treinta y cinco tengo una combi ochenta y nueve, entonces ahí es donde estoy mas en las juntas, por esta situación, primero que combi por combi, después que si vas a cambiar combi por combi, que la combi no sea dos mil dos, que incluso no sea ni del dos mil, del noventa y nueve para abajo, ha habido mucha información y a mi me han descontrolado bastante no, por eso ni la he comprado, hay mucho desacuerdo. Ahorita bueno ya la nissan saco su camioneta homologada, que cuesta doscientos treinta y tres mil pesos, ahora si la compras sin homologar te sale en ciento ochenta y ocho mil pesos, pero todo el trámite que tienes que hacer y los cambios para que la homologuen, sale como en cuarenta mil pesos. Entonces ha habido muchas juntas debido ha esta situación del cambio de unidades. Ahora en la ruta treinta y cinco realmente hay mucha pues resistencia de los mismos, ahora si que de nosotros los concesionarios no, incluso hace tres semanas, se hizo la ultima junta esto para hacer una tanda y así comprar las camionetas de contado, ya sea la nissan, la de la VW, o la de la ford pero en tandas, ósea números de a siete mil pesos incluso mensuales, de cuatro mil a siete mil pesos se ataba discutiendo mensuales y ya se junta todo el dinero y ya se compra una de contado, ehh, a mi me pareció la propuesta pues buena pero igual no hubo acuerdo. Entonces hubo mucho, no se llevo a nada. **¿Cuántas combis hay en la ruta treinta y cinco?** Y me han dicho muchas veces el numero, pero créeme ahorita no me acuerdo. **¿Y en la treinta y siete?** Umm, creo que son como doce, en este ramal, pero esa información te la puedo conseguir después incluso, por que la ruta treinta y cinco valla es pequeña en comparación con la ruta treinta y siete, incluso, el ramal creo que tiene cincuenta en la treinta y cinco, el ramal, entonces te puedo trae ese dato, en cuantos ramales se divide esta ruta treinta y cinco. **¿Cómo resuelves los problemas con tu chofer?** Eeh, afortunadamente no han tenido accidentes mas graves, pero yo en mi caso y mi papa, mas mi papa bien estricto en el seguro, incluso no en el de daños a terceros sino en el otro que esta mas caro, el de cobertura amplia, pues cuesta casi el triple. Entonces yo siempre les recomiendo el seguro, pero es una perdida de tiempo estar tres o cuatro horas parado, si es un rayón que te va a costar 300 pesos, pues el chofer realmente decide pagarlo el de su bolsa, entonces ya lo que hago yo, no le cobro las horas que perdió. Incluso cuando ha intervenido el seguro, igual le descuento sus horas que perdió por esperar al seguro. Pues eso es lo que yo he tratado de hacer, incluso por ejemplo: del lado que le dieron el rayón, que la combi ya de por si necesitaba un cambio ahí en esa parte, pues igual vamos a michas o así. Pues lo que me ha tocado hacer mucho es, pues prestarle en el momento para que se safe de la bronca y pues ya después me lo paga, va pagando ahí en abonos de 20 pesos, 30 pesos diarios. Y en mi caso porque acostumbro prestarle, bueno no es que acostumbro sino que me mueve en el corazón, y préstame dinero y quien sabe que, y así es la forma de pago. Que me va abonando diario, diario, diario, diario hasta que paga. Pero en este caso de los accidentes, este así lo manejo. A mi me gusta mucho pues que hagan uso del seguro, pero ahorita actualmente el seguro se tarda mucho y luego por ejemplo el seguro que tengo ahorita el de la combi, y eso apenas fue este año, que para cualquier

cosita tienes que dar el deducible en daños a terceros, todavía el año pasado no se manejaba eso de daños a terceros, ósea que tengas que dar un deducible y ahorita si vas ha hacer uso del seguro en daños a terceros tienes que pagar un deducible, creo que son 500 pesos. Entonces si el rayón te va a costar 350 pesos, ¿pues que haces? Eso no es en todas las aseguradoras. **¿Tu con cual estas?** Ahorita, siempre lo había manejado con banorte, pero ahorita banorte no me quiso dar seguro de cobertura, bueno me dio seguro de cobertura amplia pero el precio se elevaba mucho más y aparte siempre deducible. Entonces ahorita estoy con General Motors, me parece, y pues igual me cobra 500 pesos para hacer uso del seguro daños a terceros y es el 20 por ciento para robo total o pérdida total en daños materiales, entonces si cambia, incluso yo siento que fue mas desprotección de los seguros, por que yo siempre estaba acostumbrada a cobertura amplia. Ahorita tengo que contratar otro seguro de daños a terceros para que no me cobraran esos 500 pesos, es por eso siempre yo desde el primer día le avise a Jacinto, sabes qué, este seguro que te doy es cobertura amplia pero ten cuidado por que cualquier rayón o cualquier cosita que necesites del seguro te van a cobrar 500 pesos, no vale la pena así que ten mucho cuidado. Esta advertido. Si yo no quisiera pagar esos 500 pesos tendría que comprar otro seguro aparte, la cobertura amplia pues es, te cubre robo, accidentes, daños a terceros, pero esta empresa, no recuerdo los precios y eso, pero ese es el contrato si quiero hacer uso de ella en daños a terceros, 500 pesos. Si no pues puedo comprarlo con banorte de daños a terceros que me cuesta 2000 pesos. Entonces preferí quedarme así. Claro y por que ya si es un daño muy grave pues pagas esos 500 pesos. **¿En este ramal dan cuotas?** De hecho mira, son dos rutas y son bien diferentes, en la 37 debido a que hay dos presidentes de ramal, esta dividida ahí totalmente la ruta, no se han podido llegar a acuerdos de los cobros, eso por una parte nos beneficia pero por otro nos afecta mucho, por ejemplo ante la secretaria del transporte nosotros estamos registrados, y la misma secretaria ya nos aviso que pues debemos llegar a un acuerdo y poner a un dirigente nada mas, pero créeme que se han hecho intentos y nomás no la ruta sigue dividida, entonces esto a llevado a que un candidato y el otro por ganarse la ruta no están cobrando las comisiones. Entonces ahí esta esa disariedad totalmente grave no. Entonces los cobros son muy mínimos, de repente solamente así cuando ya no hay fondos; oye que nos convocan a una junta, que van a pagar cuarenta pesos de las laminas, por que hay que hacer cambio de laminas. Las laminas son los letreros que dice a donde va la combi, incluso en este ramal lo que se ha hecho pues que cada quien hace si letrero. Entonces lo que hacen pues van con una sola persona para que sean más o menos similares, así se han llegado las cosas. Y cada quien lo renueva cuando quiere y bueno. Ahí incluso yo que veo bien es un tormento por que combis un letrero que casero que no vez que no lo vez hasta que ya se paso. Jacinto fue a que le rotulen el letrero con letras visibles y eso pero eso ya dependió tanto de mi como de el, por que bueno yo lo pague y el fue hacerlo, hay otras combis que de plano no se ve. Y en la 35, ahí si hay mas control, pero incluso hasta mas dinero, por que ahí si son 100 pesos cada mes por las laminas, incluso cada mes no cambian de lamina. Si hay mas sacadero de dinero en la ruta 35, pero si tenemos un solo dirigente y seguido son las cooperaciones, incluso para registrarnos como empresa s.a. de c.v. nos toco dar como 500 pesos, para darnos de alta como empresa. **¿Y si están dados de alta como empresa?** Yo me imagino que si, la verdad que si, no tengo idea. Entonces esta ruta 35 nos convoco a que hiciéramos eso, para hacer unos planes así como de una empresa muy organizada y comunitaria de comprar llantas en gran numero para obtenerlas con descuento, que según para obtener créditos del banco, ósea nos pintaron un panorama muy chido y cual no se ha hecho nada. Incluso todo el año pasado se estuvo pidiendo dinero este que para juntar que para un terreno para la misma organización el cual no se ha comprado, entonces ahorita las cooperaciones, del dinero que damos que para las laminas que se va para otras partes, bueno ahorita se paga para la renta del local que usa la oficina, para la secretaria y gastos ejecutivos de los tipos, según ellos, entonces déjame decirte que en la 35 acabamos de cambiar de dirigente. Tendrá como unos ocho meses este nuevo dirigente, el cual al parecer... es nuevo y desconoce muchísimas cosas incluso hasta como dirigir la junta, pero el esta tratando de darnos las cuentas claras, ósea el dice ingreso esto y se gasto esto, en cambio yo mis broncas con el dirigente pasado, eran broncas porque yo le exigía... oye cuanto se recibió y cuanto gastaste. Y no, de por si por mi condición de mujer no me pelan y menos cuando le pedía cuentas de la lana y créeme que nunca me aclaro cuanto ingreso y cuanto gasto, se hizo pato y nunca me lo dijo. **¿Cómo eligen a su dirigente?** Bueno para empezar ahí la constitución de la misma ruta dice que cualquiera que quiera ser el presidente o el dirigente de la ruta debe de tener concesiones ahí, de una a tres. Esto según para nosotros asegurarnos de que no vaya hacer algo x, siempre dejando como responsiva su concesión. Entonces el dirigente, tienen un periodo de tiempo el cual pueden ser reelegidos, no tengo el dato de cuanto tiempo pueden estar pero pueden ser reelegidos. En esta ocasión en la ruta 35 se cambio de dirigente por que el tipo que se llama Adalberto, dijo que iba a vender su concesión, la vendió por lo tanto ya no podía seguir siendo el presidente, se convoco a ver quien quería. Cada ramal... en este caso la ruta 35 tiene de 3 a 5 ramales, entonces cada ramal tenia que presentar un candidato, así se hizo, después se hizo la

votación y quedo el candidato. **¿Cómo fue la votación?** Pues se hizo una junta así todos, todos los 5 ramales de la ruta y se voto. déjame decirte que en nuestro ramal, donde yo pertenezco que es minas san Lorenzo, no tuvimos candidato, por que el Adalberto que fue el ex dirigente estaba muy encompadrado con varios de la ruta 35, digo encompadrado porque incluso se recibieron beneficios para concesionarios de mi ramal de parte de Adalberto, uno de ellos fue que, a un concesionario le robaron su unidad, se hizo un acuerdo para que todos los demás le cooperáramos con 1000 pesos, para que el comprara su otra unidad y trabajar, fue un acuerdo y se dieron los 1000 pesos. El acuerdo decía que se daban los 1000 pesos y el cada mes lo iba a estar pagando, ya trabajando cada mes lo iba a estar pagando. Resulta que hasta la fecha... eso tendrá ya un año y medio... no ha terminado de pagar. Entonces ya no esta como el dijo que cada mes te iba a abonar, sino que ahora tienes que ir a cobrarle para que te lo de. Por eso te digo que Adalberto dio ahí beneficios... mi ramal seguía apoyando a Adalberto, incluso en ese día de la junta mi ramal hizo una asquerosidad, agarraron y dijeron... este tipo el que recibió esa lana... dijo pues yo pongo mi concesión a nombre Adalberto y así Adalberto ya tiene una concesión y puede seguir, a ese grado llegaron, pero llegaron a ese acuerdo mi ramal cuando la elección ya estaba hecha. Ósea se hizo la elección, todos juntas ahí estábamos, emitimos nuestro voto y gano un tipo que se llama Sergio, cuando vieron mi ramal que Sergio gano, entonces fue cuando hicieron esto... no que nosotros no estamos de acuerdo y como ya vamos a poner el nombre de tal concesión a Adalberto el puede seguir siendo el dirigente. Entonces como Sergio es del ramal de las torres... que es otro ramal... pues los de las torres dijeron no pues no, están violando aquí todo el asunto, no se puede hacer eso. Entonces pues ahí hubo una gran discusión, la junta se prolongo casi 7 horas, yo me fui mejor antes por que no aguante. Total que siguió Adalberto unos meses mas, pero ante esta inconformidad de para que se había hecho la votación y todo ese rollo, se quedo conjuntamente Adalberto trabajando con Sergio, con el trato de que Adalberto prepara a Sergio. Mira en mi opinión creo que el cambio de dirigente en estas fechas que se hizo... que te digo hará unos 8 meses... no fue conveniente porque Adalberto sea como sea ya tenia tiempo y ya tenia mucha habilidad, que es tramposo el tipo no, pero sea como sea si nos mantenía muy bien informados, ósea ya estaba mas de cómo se hacen las cosas ahí, en cambio Sergio esta trabajando muy limpio en cuanto nos esta entregando cuentas claras, pero como que le falta, le falta incluso dirigimos, por que ahorita cada quien hace lo que quiere, ósea van 5 juntas para ver como compramos las unidades o cual vamos a comprar por que no se llega a un acuerdo, entonces ahorita se puede decir que el que lleva el control es el sub dirigente que es el mismo de la dirección pasada, el tal Indalecio. Entonces el es el de la junta, su voz incluso hasta pesa mas. Cuando esta hablando Sergio que es el presidente todos están acá en la lela, cuando ya de plano toca algo que les interesa entonces le ponen atención. Entonces ya cuando habla Indalecio que es el subdirigente pues ya hay más atención. Pero te digo Sergio ni siquiera para llevar la junta, entonces cada quien esta haciendo lo que quiere. Y para mi fue en un mal momento que hicieron cambio de dirigente. Se hizo un estudio de la ruta, de hecho la secretaria del transporte ordeno que todas las rutas hicieran eso. Nosotros lo hicimos y el costo lo pagamos los concesionarios y el estudio arrojó... pues lo que se hizo en el estudio fue los diferentes ramales, de donde a donde corren y el estudio a final de cuentas dice que sobran unidades. Ese es otro problema que la ruta 35 tiene. Por que dices si sobran unidades pues quien va querer deshacerse de su unidad, ahorita ante este problema lo que se esta planteando que quien quiera vender su unidad que la compre la misma ruta el mismo ramal, ósea en mi caso que son 50 unidades, si alguien quiere venderla que la compremos entre los 50 o los 49 que quedemos, pero ese numero va a desaparecer. A la ves pues todos perdemos por la cantidad que tengamos que poner, pero siempre va a ser una unidad menos, en la cual va a retribuir en un pasaje mas a tu unidad que se queda trabajando. Ese es una de las cosas que se planteo apenas en la junta pasada, ósea que no te puedo decir... no hay acuerdo de eso de nada. Por que se ha dejado a la disposición de lo que diga el gobierno, eso no ha hecho dudar incluso, por que primero que si se pueden meter unidades de combi por combi, luego que no, luego otra vez que si, y total están terminando por hacerlo bajo del agua, ósea si yo quiero cambiar mi combi por combi lo hago debajo del agua, que es lo que hacen, que en el sistema borran que yo tenia una combi 89 ponen que yo tenia una combi 96. Eso todavía... los que ya hicieron eso no sabe que onda, por que es un tramite hecho bajo del agua que realmente no esta certificado ante la secretaria de transporte. Algunos ya hicieron eso de meter combi por combi y han dado la mordida, creo que es de 6000 pesos. Y no se contratan profesionales por dinero, se ha hecho ya en casos extremos, por ejemplo en este estudio que se hizo de la ruta y por que el gobierno dijo que teniamos que hacer ese trabajo pues. Entonces se contrato, y no se contratan por que siempre va a implicar un gasto extra. No siempre estamos en este ambiente de cambio de unidades, vaya yo se que termina este proceso o antes de, por ejemplo hace todavía 3 años, a pues bien tranquilos todos, ósea, juntas nada mas para que el 12 de diciembre, junta que para que muchos se están atrasando que con el dinero de la lamina, que juntas porque los chóferes ya no están llevando el uniforme, entonces son siempre juntas de exhortación de se cumplan las reglas, pero

hasta ahorita que empezaron con el cambio de sustitución de unidades. Este pues es un caos y junta tras junta tras junta y gasto tras gasto. Pero las demás juntas habían sido mas de la organización, de bueno se piensa que comprar un terreno, que hay que cooperar, planes para la misma ruta. **¿Han reportado a tu chofer?** Para empezar hay variedad de reportes, en la 37, los que los mismos chóferes hacen a mi chofer, ese es un tipo de reporte, si mi chofer comete algo que no debió ser entonces el otro chofer lo reporta... ha por ejemplo cuando no llega temprano a las 6 y media, entonces el otro chofer lo reporta, sobre todo si este cuate jacinto se sigue trabajando... si sabe que llego tarde no puede trabajar, si lo intenta hacer entonces el chofer los reporta. Lo reporta inmediatamente al comisionado del ramal, por que se supone que hay dos para que uno este en la tarde uno en la mañana, se dice en teoría por que realmente no siempre van a estar fungiendo como responsables de la hora, entonces lo que se hace entre ellos mismos, lo reportan con otro chofer, eso para que le hagan la invitación de que deje de trabajar, que llegue hasta las 2, por que rompió la regla y hasta la 2. Si el no hubiera hecho en esta ocasión caso, lo que hacen es ya avisar al presidente del ramal, para que el presidente del ramal le dirija el castigo, sabes que tu combi no trabaja mañana por que se te dijo que no trabajaras hasta las 2 de la tarde por haber llegado tarde. Ese es un ejemplo, va a depender mucho del chofer hasta que extremo se llegue. Por ejemplo en la 35 en la última junta se hablo del polarizado, el polarizado del vidrio de enfrente no debe exceder los 20 cm. Y hay muchos quienes si lo hacen. Se llego al acuerdo en la ruta 35 del que el que no cumpliera con esa medida se iba a descansar la combi. Todos ya, los que tenían más de 20 cm. Lo recortaron a 20 cm. Pero en caso del que no lo hubiese hecho pues lo descansan un día. Esta ese de que reporte a locatel, realmente ese yo no he tenido seguimiento ni nada que ver. Pero por ejemplo en cuanto a la gente, que de repente, se disgusta pero el pleito ahí es entre el chofer y el pasaje, hay gente que si le dice por ejemplo al cargador, o le dice a otro chofer, entonces este chofer que recibió la queja o el cargador lo hace saber al presidente de la ruta. Entonces en la junta se menciona o incluso se le hace una llamada de atención. Ahora por ejemplo en la ruta 37 no se pueden pelear a golpes los chóferes, si lo hacen pues los manda a descansar, incluso en la ruta 37 ahí si han puesto de que los chóferes no pueden andar tomando alcohol trabajando, si lo hacen lo descansan un día. Te lo digo por que mi papa un día andaba jarra trabajando entonces ya me lo querían descansar, en esa ocasión como teníamos poco tiempo de haber ingresado a la ruta 37, si le dijeron a mi papa, que no se repitiera eso por que si no ya lo iban a descansar, se le daba chance por que era nuevo, pero como ya sabe que ya no lo volviera hacer por que si no lo iban a descansar. De hecho jacinto ya lo sabe pero súper bien que no puede andar tomando con pasaje pues, incluso andando sobre la ruta y solo no puede andar tomando. Jacinto desde que empezó a trabajar conmigo a la fecha no ingiere bebidas alcohólicas, antes la verdad no tengo idea, pero yo creo que si, era bien pericles. Esa es otra forma de cómo se llegan los reportes, a mi se da mucho que luego por ejemplo mi papa va a la ruta, y le empiezan a reportar a jacinto, pero eso ya se da como chismes, por que incluso han llegado a decirles chismes a mi papa. Un tipo le fue a decir a mi papa que jacinto andaba carreteándose con otro en la ruta, que jacinto no había trabajado la tarde anterior, ósea cositas así que tú dices a ti que te importa. Este cositas así a nivel de chismes pero ya en cuestión que le an dicho a mi papa, no es que jacinto no ha traído el uniforme, pero son entre los mismos chóferes que nos han dicho eso. Incluso en la ruta 37 hay mucho pleito por que los chóferes se resisten a cargar el uniforme, lo hacen solamente cuando saben que va a llegar el operativo o va ser supervisión lo hacen ya después se les olvida. La ruta 35 ya hay mas tendencia al menos a andar presentables, si vas a las rutas vas a ver las diferencias. En la ruta 35 veras a uno que otro ahí mal fajado y eso pero traerá su camisita blanca o azulita, y acá en la ruta 35 es de pans, greñudos, ósea bien diferentes totalmente. **¿Le has puesto alguna sanción a tu chofer?** Pues mira hasta ahorita, si yo nunca, no le he dicho a jacinto te voy a imponer este castigo, por quejas de la misma ruta, por que hasta la fecha no me ha dada así motivos, pero si el pleito con jacinto es siempre que se atrasa con la cuenta, es bueno para la talacha pero a veces le da flojerita, entonces no jacinto no me hiciste la talacha entonces ahora de castigo el viernes te vas a hacerla y no te voy a descontar las horas que inviertas en hacerla, por que yo el martes te di el dinero para que fueras poner los amortiguadores y como no lo hiciste ahora el viernes lo vas ir a hacer. Le he hecho esos castigos a jacinto, otro por ejemplo, yo a jacinto después de los 3, 4 meses que inicio a trabajar con nosotros le daba chance de que ya se llevara la combi a su casa, pero de repente que lo ando vigilando y que no lo encuentro por ejemplo en ruta, digo bueno este a donde anda, o que anda haciendo, x. Por x motivo entonces voy a verlo, sabes que jacinto como no te he visto, como no has sido puntual con las cuentas vas ir a encerrarme a la casa la combi esto como castigo, igual a eso van los castigos. Como la cuestión ya ha sido de mucho comadreo, siendo ya mi compadre, este tipo pues luego se pasa, el problema con el es que es mujeriego, que bueno a mi no me importa pero luego me pasa a afectar. Por que yo a la hora que voy a ver si esta trabajando y como esta trabajando pues no lo encuentro, voy a su casa no esta, entonces como la comadre esta ahí en la casa no le puedo decir... oye comadre es que ando buscando a tu esposo por que no esta en la ruta. Eso indica que el tipo se va con otras viejas, me afecta por

que yo no lo se de jacinto pero otros chóferes hacen uso de la combi como hotel, entonces llega la policía y es una pinché multota enorme que a mi me va afectar, en el momento el chofer no da la mordida pues van a llevarse mi combi al corralón, en ese sentido si me afecta por eso yo e estado poniéndole cuidado, y donde estabas y adonde te fuiste, por que no quisiera que cayera en esa situación. De que estuviera con una chava en la combi que la policía llegue y que le saque lana o incluso que se quiera llevar la combi. Te digo es uno de los motivos por el cual el se sale, también se sale a veces de la ruta por que la fue a componer. De repente no trabajo por que no quiso no me salga con que se me descompuso y descuéntame las horas, trato de tenerlo vigiladito para que no me haga eso. Jacinto lo he estado yo varias veces como se dice calando para que no me haga eso y te puedo decir que no ha incurrido en hacer eso, incluso en las notas yo he ido a ver si realmente lo compro o es una nota falsa o una nota que compro, que consiguió. En una ocasión con un mecánico que es su cuatacho, me la hizo, yo me di cuenta y si le dije, mira te la voy a pasar pero a mi no me vas a ver la cara, esta cosa no es tu la mandaste hacer y no me hagas esto por favor. Que si ya no lo iba volver hacer, que la neta si necesitaba una lana pero pues que me la pagaba, le di no, no hay problema nada mas no lo vuelvas hacer y ya. Entonces el trato es así como con mucha confianza, yo trato siempre de prevenirlo. Incluso hasta por eso se me vienen mis corajotes, por que de repente el tipo se pasa, ósea ha agarrado mucha confianza incluso ya hasta luego ni me pela o hace lo suyo, por ejemplo tengo tiempo diciendo, es que me vas a dar las cuentas diario, diario, pero necesito regañarlo cada semana para que lo haga cada semana, por que si lo descuido no lo hace. Es cosa de que tengo que andar tras del, tras del y tras del, el hasta le da risa. Hay pinché jacinto tengo que decírtelo todos los días, es que se me olvida o cositas así, esta acostumbrado a que siempre ande tras del y no se enoja al contrario le da risa y hasta le da gusto que lo vaya yo a ver para llamarle la atención. **¿Haz dado algún soborno?** Mira por ejemplo esta combi tiene la tarjeta de circulación vencida, servicios públicos cada vez que le checan los papeleos, pues le piden la mordida no, siempre nos ha salido de 50 pesos, entonces cuando el lo agarra servicios públicos yo ya se, y entonces coma la tarjeta de circulación, vaya lo le tengo que dar los papeles a el que estén vigentes y es mi culpa no, entonces ya me dice sabes que me agarro servicios públicos y me quito 50 pesos por la tarjeta de circulación, de hecho el tiene la orden que cuando vaya servicios públicos le de la mordida y ya. Me levantan la infracción, creo que de 400 pesos, algo así, no estoy segura del dato pero si es elevada, entonces yo incluso tiene hasta mis ordenes, no sabes que servicios públicos y dales, nunca dejes que se lleven la combi ellos. Cuando ha sido por culpa de el por que no trae su tarjetón o de que no trae su uniforme, eso ya es asunto de el... si no trae el uniforme llega servicios públicos y si... **¿Cada que tiempo revisa servicios públicos?** No tengo idea, a veces una vez cada dos meses pon tu, a veces se juntan pero por el mes que no van, pon tu una vez cada dos meses. Incluso el otro día jacinto me dijo en el metro constitución, ósea ya nada mas de plano por sus calzones los tipos que están ahí, tienen que entrarle con 20 pesos, y eso te lo va poder aclarar bien, por que hasta la fecha se sigue haciendo. Hay un tipo que le dicen el güero en el metro constitución, que de plano se adueño del paradero, ósea el esté bien o no estés bien, hay que darle 10 pesos cada vienes, para poder entrar a cargar al metro constitución. Mi papa también ya me lo afirmo, me dijo no ese tipo a todos, todos le tienen que entrar con el, todos. Parece ser que esta cantidad que se junta el la da a servicios públicos para que no lleguen tan seguido. Eso si no te lo puedo yo asegurar pero parece ser que algo se queda ese tipo que junta el dinero que le dicen el güero, algo es para el y lo otro es para dárselo a servicios públicos para que no lleguen a la ruta. Incluso eso es una practica común, ósea de que las diferentes organizaciones, las rutas, mi ruta 35 también lo ha hecho, juntan dinero se le da ese dinero a los servicios públicos para que no lleguen a molestar a la ruta. Pero te digo cuando de repente llegan, tienen que entrarle. A jacinto en esta ocasión, la tarjeta de circulación siempre a sido la bronca que hemos tenido bien vigente, el ya tiene la orden que de los 50 varos y que no deje que le levanten la infracción ni que se la lleven. Incluso la otra vez que le sacaron 100 pesos, creo que no circulaba, ese día había ido a repararla y se tenia pensado que a las 10 iba a terminar con el trabajo y resulta que no, entonces se acumulo que no circulaba y luego la tarjeta pues fueron 100 pesos, por mi culpa ya yo se los di los 100 pesos, pues ya cuando son cosas del tarjetón o de su uniforme o de que se paso un alto es bronca del. Tanto como mi papa y yo estamos siempre ahí con jacinto para que prevención, ten cuidado que no hagas esto que no hagas lo otro para que no te vayan a multar, el toma lo que quiere y lo que no igual. Mi relación con el de sus castigos y eso han sido de este tipo, de que ahora me vienes a encerrar la combi, ahora me vas a ir a dejar las cuentas a tales horas jacinto, incluso ahorita le pueste mas presión con amenaza de que lo voy a bajar, por que ya a llegado a muchos extremos, ósea de que de plano antes se atrasaba en darme la cuenta uno o dos días, incluso hasta la semana que viene, pues ahorita ya me debe un chorro de lana de las cuentas atrasadas. Y a veces jacinto me dado muchas veces la pauta para que yo le cobre de mas, digamos que una cuenta se la cobre doble. Ayer estábamos precisamente haciendo cuentas, el me debe del día lunes 80 pesos y el ayer en sus cuentas me dijo, a nada mas te debo la del lunes y la del miércoles verdad, le dije que si pero ya cuando me

subí y el se fue, me subí a mi cuarto apuntarle, dije hay no me debe la del lunes, nada mas me debe 80 del miércoles. Y seguido se han dado situaciones así, de que el me dice, entonces te debo tanto, a veces se equivoca y entonces ya lo corrijo. Y si le he dicho es que esta cuenta ya me la diste entonces ya nada mas me debes tanto. Una ve que hicimos la cuenta me debía 7000 pesos ya de cuentas, el dijo no si esta bien voy hacer mi tanda y te las pago y total, hizo su rollo de cómo me iba a pagar, después como dos días yo me di cuenta que no eran 7000, que eran 5400 y ya le dije sabes que jacinto nos equivocamos por tal, tal cosa no me debes 7000 me debes 5400, esto ha hecho que el tenga mucha confianza, incluso hasta de dejarme el dinero de la cuenta yo ya no lo cuento ósea enfrente, el cuenta pero nada mas va y me lo entrega, digo sabes que jacinto te faltaron 10 pesos, no pues me los da, porque en ocasiones el se ha pasado hasta con 30 pesos, en vez de dejarme 380 me deja los 410 no, sabes que jacinto de tal día te sobraron 30 pesos. A si, yo no si el lo haga por calarme a mi, pero bueno yo le he regresado lo que me ha dado de mas. Entonces esto ha hecho más confianza entre los dos. Pero como siempre se esta atrasando, incluso luego hasta lo dejo y ese dinero lo ocupo para reponerlo de otra que me debe, vaya porque ahorita la situación con el es grave, por que si me debe como 8000 pesos de cuenta. Y ahí va a ser otro castigo, digo todavía en la practica no lo he llevado por fechas, pero el año pasado yo le di 500 pesos de aguinaldo, el empezó a trabajar en mayo a diciembre, entonces le di 500 pesos, yo le pedí accesoria a mi papa, le dije oye pues cuanto le damos, no pues es un día, todavía no tiene ni el año pero acá en la ruta 35 con un año de trabajo se les da un día de descanso, ósea que trabaje y ese día de la cuenta es para ellos, ósea jacinto ameritaba los 380 de aguinaldo no, si yo hubiera seguido con... bueno así como lo hacen los otros concesionarios. Yo lo que hice lo comente a mi hermano de estados unidos, el hasta me dijo ha tan poquito 300 pesos para que sirven, y ya le explique mira es que aquí se les da un día o dos, bueno pues hazle como quieras al ultimo mi hermano me dijo eso, entonces como el día de navidad de por si a jacinto no le tocaba trabajar por que no circulaba ese día, le di el dinero en efectivo, le 500 pesos de aguinaldo. Ahora este año como hemos tenido muchas broncas de que se me atrasa y me debe dinero, yo de julio se lo dije, tu me debes dinero desde el mes de marzo si tu no te pones al corriente, ni te voy a dar aguinaldo y además me tienes que pagar, y se lo voy a cumplir por que vaya ya no falta mucho pal aguinaldo y el todavía me debe una lanota. Pero lo que si voy hacer es comprarle juguetes a las niñas ósea ya no le voy a dar el dinero en efectivo pero pues algún juguete sencillo para sus hijas, por que bueno son mis aijadas también.

¿Tienen una regla para empezar el servicio? No aquí el que llega primero es el forma aquí en la base se dan sus 3 minutos salen y el que sigue, el que sigue. Si se puede formar a la hora que sea del día, aquí no hay una regla de, ósea no es un horario, sabes que tienes que llegar a esta hora. Digamos a la hora que lleguemos empezamos a chambear. Si uno rebasa al de adelante, así como vamos llegando, ya se quedo el de atrás ni modo. **¿Reglas internas de la ruta?** Ha que llegue a tomar aquí a la base, ahí una sanción de, ósea no puede trabajar el carro un día. Llegar aquí tomarse sus 3 minutos, no te puedes ir por fuera, por aquí, si te quieres ir por fuera por revolución social, ósea si te vas por aquí, igual te castigan medio día, no te puedes orinar, ósea abres tu carro y ahí afuera no, ósea agarrar un recipiente hacer tus necesidades y tirarlos a la coladera. Internamente, no te puedes pelear en las bases, tienes que respetar tus 3 minutos si no también te castigan, tienes que dar la mochada, ósea al despachador, cinco pesos a cada uno por turno. En metro ermita hay dos checadores, cada despachador son 5 pesos a cada uno. Diez pesos por turno uno en el metro y otro aquí en la Vicente. Los 3 minutos son hasta las siete de la noche, después de la 7 de la noche ya te puedes dar vuelta donde quieras, si quieres no llegas aquí, te das la vuelta por allá, ya ósea a las 7 de la noche ya se rompe la base. Si hay carros aquí formados son 3 minutos ya si no hay carros pues te puedes agarrar 4 o 5 minutos, abres tu huequito y te vas. **¿Cómo contrato a su chofer?** No pos aquí a este chavo yo lo conozco desde, de chavos desde la primaria, ósea que no nos hemos perdido la pista, incluso yo lo traje a trabajar aquí, empezó a agarrar otra micro, ya apenas tendrá el conmigo, conmigo como 4 meses. Por que el estuvo trabajando en otras micros de aquí, después se fue a un taxi y regreso. Pues se lo quite a un compañero trabajaba con el pues ya me lo traje. **¿Cuánto gana al día?** Un aproximado de 200 pesos por turno. **¿Cuánto le cobra de cuenta a su chofer?** Cuando están en clases normal 350 pesos por turno, de lunes a viernes excepto el día que descansa, el jueves. Los sábados son 200 pesos por turno y domingos son 300 pesos todo el día. sábado trabaja el su turno yo trabajo mi turno, el domingo el lo trabaja, un domingo todo el día y yo el otro domingo todo el día. Tiene un domingo cada 15 días, bueno entre comillas por que luego lo saco. El día que descansa la combi hay que hacerle talacha, el chofer y yo, los dos. Lo mas común es engrasar, lavarlo, afinación, engrasar baleros, cada jueves. Varia, la engrasada la puedes dar cada 20, 25 días, cada mes, las balatas delanteras cada dos, tres meses, las traseras cada dos meses dos mese y medio, es que lleva mas peso atrás. **¿Todavía se llenan sus micros?** Si todavía hay pasaje, cuando hay clases, ahorita no, súper tranquilo, no hay nada. **¿Qué reglas le impone a su chofer?** nomás que cumpla con su tarjetón y la cuenta no puedo exigirle otra cosa, no puedo exigirle a las talachas el va por que, ósea un acuerdo no entre patron y chofer. Vamos hacer talacha, chin viene y la talacha y hacemos talacha, ya se acaba y ya se va a su casa y yo me voy a la mía. Pero así una regla, regla que digamos que le imponga a el no, realmente no. **¿Su chofer ha cometido alguna infracción?** No nunca no, no gracias a dios no ha hecho nada indebido el chavo. **¿Se han peleado los chóferes de su ruta?** Si se han peleado, por lo mismo de que el que va adelante va esperando al de atrás ya lo alcanza uno y se empiezan a corretear, se enojan y ya en lugar de, optan por desquitar su coraje dándose unos golpes, ósea ya no metiéndose con los carros, sino ya es personal. Si la vuelta anterior igual le hiciste lo mismo a la otra vuelta se desquita el otro chavo, así son pequeñas diferencias, es raro si ha pasado pero no tan seguido, incluso si se pelean por lo mismo, se pelean donde se pelean se van castigados puede ser aquí o en el transcurso del camino se van castigados, por eso se evita uno mucho estarse golpeando en las bases o en el camino. Saben que van a castigar el carro y tienen que pagar la cuenta. A si claro, ósea uno como dueño, si hiciste, te peleaste, todo, te castigan el carro, pues a mi me tienes que pagar mi cuenta por que no fue mi problema. **¿Han infraccionado a su chofer?** Si a este muchacho si me lo han infraccionado 3 veces en este año, igual, fueron infracciones fantasmas, si aparecen las placas todo pero no viene su licencia, ósea su número de licencia. Yo siento que el agente de transito apunto nada mas esas placas y levanto la infracción. Sale por ascenso y descenso en doble carril, y otra que por bajar pasaje estando caminando el carro, pero pues es imposible. Hasta eso este chofer es tranquilo, ósea no he tenido ninguna queja, ningún golpe que le hallan dado al carro o que halla dado, para el caso hasta eso es tranquilo el chavo este. **¿Le da cursos a su chofer sobre el trabajo que desempeña?** Pues en si ahorita no pero, no le he dicho nada por que ahorita en los cursos se lo están dando, cada que vas a sacar la licencia, pues ahí tenemos que llevar el libro de transito, bueno el reglamento, hay que llevar y ahí no ponen a estudiar. Que es distinto el de particulares al de trasporte público. **¿A tenido incidentes con los usuarios?** No fíjate que no, bueno si me han, como te diré, por lo del timbre ósea que me tocan y a lo mejor los paso no, los he pasado y si me han dicho... llévame a tu casa... algo así no, ósea yo ya evito problemas para que me peleo con la gente si la gente me esta dando de comer no ósea. Ya me pase, ya los pase, ya me dijeron lo que quisieron y ya, ya. Es mejor evitar problemas por que si te

pones a discutir y al rato llegas a los golpes sale uno mas perdiendo por que llega la patrulla y es lógico que los patrulleros van a hacerle mas caso al usuario que a uno. Uno ya tiene una fama que la verdad ya nadie nos cree. Como dicen crea fama y échate a dormir. Mi chofer que yo sepa no. **¿Tiene vacaciones su chofer?** Pues si me las pide si, ósea no hay ningún problema, ósea el dice sabes que me voy a ir tantos días, a pos órale si. Por que me esta avisando mala onda que me dijera, o no me dijera sabes que me voy ir, y no me avisa, ahí si que voy hacer. Yo a este muchacho no le he dado vacaciones porque apenas tiene como 4 meses conmigo. Otros se han ido una semana, es semana santa. **¿Usted no toma vacaciones?** Pues si también, igual le digo, sabes que me voy a ir de vacaciones y tu te fletas y yo me voy. Se fleta todo el día y yo me voy de vacaciones. **¿Qué autoridades tienen en la ruta?** El delegado cualquier accidente que tengamos se tiene que presentar, a ver como esta el movimiento, su función de el es que tengamos todos el tarjetón, tengamos seguros. El nada mas revisa, el tarjetón uno lo saca, cada quien lo saca como pueda, el seguro también lo saca uno donde quiera uno también, cualquier aseguradora que queramos nosotros, el lo único que hace es checar las pólizas, checar los tarjetones, cobrar tikets, ir a cualquier accidente que halla tenido uno, esos son funciones de el ahorita. **¿Cómo lo eligen?** Ha por votación, tiene un micro, debe pertenecer a la ruta por lo menos 5 años dentro de la derivación. De los tikets que nos esta cobrando, es la ruta le da 10 pesos. Son unos tikets que tienen la dirección de la ruta, es una aportación que se le da este la ruta, pero ahí nosotros tenemos derecho a grúa y a gestoria y a trámites que se hacen en las oficinas. **¿Ha tenido que sobornar alguna vez?** Si, los agentes de transito, los cafeces, hay unos que azules que no deben de hacer, no nos deben de parar pero nos paran, igual les tiene que dar uno. Normalmente son 20 pesos. Nos pueden parar por llevar las puertas abiertas, por bajar pasaje en doble carril, ir en tercer carril, ósea por varias cosas. Tienen razón nos paran por que eso esta en el reglamento, pero yo siento que luego a veces se hace mas fácil arreglarnos así que te hagan la infracción o nos lleven al corralón. Se pierde todo el día, y si es en la tarde ese día y parte del otro. **¿Nunca lo han llevado al corralón?** A mi no, nunca, nunca de los 15 años que llevo aquí no nunca. Arreglarse, si es posible no cometerlas uno pierde más. Si por que normalmente hay carros estacionados en el primer carril y también de ahí se agarra uno, oye pero pos quita estos carros, como es posible que me agarran, pos quita los carros. **¿Hay competencia por ganar el pasaje entre los chóferes?** Si, si hay. Depende el chofer, por que hay chóferes lentos que ya los pasa uno y ya se quedan, pero hay chóferes que a veces si los dos son rápidos, por ganar un pasaje pues si se van rápido. No despacio normal. 45 minutos, no aquí sobre Ermita no puedes correr mucho, pues hay trafico. Ósea normalmente sobre todo Ermita hay trafico y no puedes correr, hay pedacitos que si corres pero nomás que serán un kilómetro, dos kilómetros que puedes correr. Pero si normalmente hay trafico y no puedes correr. La ruta, esta el presidente de la ruta, hay el secretario de la ruta, y los gestores que están ahí. Eso es aparte, es delegado de aquí de la derivación y allá en las oficinas esta el presidente, esta el secretario, están secretarias hay el contador, esta el gestor. El presidente a pues que nos representa va a platicas a, no se a donde ira pero es el que nos representa a toda ruta uno. Nada más ruta uno. Aquí nada mas esta el puro delegado, estaba un subdelegado pero no este, no hace funciones aquí, ya esta descartado el señor ese. **¿Tienen juntas?** Si, hay a veces que tarda uno, dependiendo los problemas, hay a veces que hasta medio año se tarda en hacer una junta por que no están tan gravosos los problemas aquí. Hay a veces que se hacen puras juntas de propietarios y a veces propietarios y chóferes. Se discute que los tarjetones, los seguros que estén vigentes, que presionemos al chofer que saque su tarjetón, se da la tolerancia en tal tiempo si no la tienes se te va a ir castigado el chofer, es una forma de estar presionando al propietario, hay ahorita juntas de lo de la revista, informándonos de todo de la revista, tengamos los carros en buenas condiciones. Nos pueden sortear, podemos salir sorteados y tenemos que presentar el carro. Lo revisan incluso aquí tocaron varios carros, que nos toco revista y los tuvimos que llevar. El chofer de que se modifiquen las reglas no, de que se puedan ir por fuera, de que nos podamos regresar antes, ósea conveniencias del chofer y su economía también, por que no es valido de que te vayas hasta el metro Ermita con una o dos personas. O si ya te vaciaste por que no regresarte. Ahorita tenemos que llegar de base a base y no se abrió nada por fuera ósea que se quedo igual. **¿Les han pedido que cambien sus unidades?** Estamos en los tiempos, hubo mucha presión al principio, y aquí hay dos camiones, que ya se pagaron, pero si están muy caros y ahorita el gobierno pues nos dio chance de, como te diré, de arreglarlos ahorita con la revista tenerlos en buenas condiciones para poder circular un poco mas. De que los vamos a cambiar los tenemos que cambiar, por que esto ya es un hecho, por que el gobierno dijo los van a cambiar, los van a cambiar. Pero ahorita esto se freno por que no hay dinero, en mi caso yo no tengo tanto dinero para cambiarlo. Fueron 650 000 pesos, ya sale y a trabajar, pero imagínate, eso te estoy hablando si cuestan al contado. Pero si tú lo sacas en letras sube mas, 100 000 pesos mas que te suban, 750 000 pesos endrógate. **¿Cuánto gana al mes?** No fíjate que no me he dado cuenta, así, así en bruto son como 10000 pesos, pero de ahí tienes que sacar refacciones. Por mes te voy a decir una cosa son variables, por que hay a veces que le tienes que meter llantas,

no es cada mes, luego diferencial que ya se te jodio, la caja, la caja tan solo que no es cada mes pero cuando se te truena que son los 3000, 4000 pesos. Las llantas están a 430, 500 varos las llantas, renovadas no te voy a decir que nuevas. Imagínate son seis por seis treinta y seis, son 360, balatas 250 traseras, delanteras son como 180, ósea te voy a decir una cosa al mes no hecho así unas cuentas específicas pero si cada ocho días mas o menos le metes como unos 500, 600 pesos a la semana de detallitos. Que cambio de aceite, que bujías, ósea detallitos. Pero hay a veces que hay rachas que son las muelles, la caja, el diferencial, a veces hasta la maquina ya se te jodio y pues ni modo, le metes uno tres cuartos de motor ya son que los 15000 pesos ahí. Un vidrio que te estrellen hay que cambiarlo, pues ahí son los 200, 300 pesos depende el tamaño del vidrio, que ya te dieron un recargon pues hay que arreglarlo, ósea que cada ocho días no le paras por talacha, le tienes que estar metiendo, no he hecho bien yo mis cuentas. Como te diré llevo un control bien no, pero así como entra va saliendo. **¿Cuántas vueltas puede dar por turno?** Cinco vueltas, en la mañana son cinco vueltas por el trafico, hay mas trafico en la mañana, y hay mas carros en la mañana por que los que no circulan, circulan hasta la diez de la mañana y hay mas carros en las bases, y en la tarde se da uno cinco seis vueltas, el promedio de las vueltas en todo el día son 11 vueltas. Una vuelta más. Son 34 kilómetros la vuelta completa, más o menos. **¿Cuántos ramales tiene la ruta uno?** No sabría decirte, pero si tiene varios, tan solo aquí en la Vicente somos como seis, esta Taxqueña, estamos nosotros, esta Hospital General, esta Etiopia, esta Zapata, somos cinco, aquí nada más en la Vicente Guerrero. Todos de ruta uno.

BIBLIOGRAFIA

I. GENERAL.

- Cohen, J. Ira** (1996). Teoría de la Estructuración Anthony Giddens y la Constitución de la Vida Social. Editorial: Universidad Autonoma Metropolitana. México.
- Giddens, Anthony**. (1998). LA CONSTITUCION DE LA SOCIEDAD. Bases para la teoría de la estructuración. Ed. Amorrortu editores. Buenos Aires, Argentina.
- Dunlop, Jhon T.** (1970). Sistemas de relaciones Industriales Homo Sociologicus. Editorial: Península, BAAS, Argentina.
- Hyman, Richard** (1993). Relaciones Industriales: Una Introducción Marxista. Editorial: H. Blume Ediciones. Madrid.
- Kochan, Thomas** (1993). La Transformación de las Relaciones en los Estados Unidos. Editorial: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. España.
- Ritzer, George** (1997). Teoría Sociológica Contemporánea. Editorial: McGraw - Hill. México.

II. TRANSPORTE.

- Camarena Luhrs, Margarita** (1985). El Transporte, Ritmo de México. Editorial: Instituto de Investigaciones Sociales. Universidad Autónoma de México.
- Legorreta, Jorge** (1995) Transporte y Contaminación en al Ciudad de México. Editorial: Centro de Ecología y Desarrollo, A.C.
- Navarro Benítez, Bernardo** (1989) Metro, Metrópoli, México. Editorial: Instituto de Investigaciones Económicas.
- Navarro Benítez, Bernardo** (1995) Gestión del Transporte Público de la Ciudad de México. Diseño de Estructura. Editorial: Universidad Autónoma Metropolitana -Unidad Xochimilco.

III. DOCUMENTOS OFICIALES.

-LEY DE TRANSPORTE DEL DISTRITO FEDERAL.

(Ley publicada en la Gasetta Oficial del Distrito Federal el 21 de diciembre de 1995 y el Diario Oficial de la Federación el 20 de diciembre del mismo año).

-REGLAMENTO PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL.

(Publicado en la Gasetta Oficial del Distrito Federal el 23 de agosto de 1999).

IV. ENTREVISTAS.

-Hernández Hernández Rubén.

(Usuario del Transporte Público de Pasajeros en el Distrito Federal. Entrevistado en diciembre de 2003).

-Hernández Valdovinos Leticia.

(Concesionaria de combis de la ruta 35 ramal Minas a San lorenzo y 37 ramal Bodegas a las canchas. Del Transporte Público de Pasajeros en el Distrito Federal. Entrevistada en noviembre de 2003).

-Mendoza Francisco.

(Concesionario y chofer de Microbús de la ruta 1; Ramal Vicente Guerrero a Metro Ermita, del Transporte Público de Pasajeros en el Distrito Federal. Entrevistado el 29 de diciembre de 2004).

-Rico Hernández Ivonne.

(Usuaría y novia de chofer de microbús de la ruta 45; Ramal Metro Canal de San Juan a Iztapalapa, del Transporte Público de Pasajeros en el Distrito Federal. Entrevistada en diciembre de 2003).



Universidad Autónoma Metropolitana

Unidad Iztapalapa
CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

PRACTICAS SOCIALES EN LAS RELACIONES
LABORALES DE CONDUCTORES DE MICROBUS EN EL
D.F.

-ESTUDIO DE CASO: RUTA 1-

T E S I S A
QUE PARA OBTENER EL GRADO DE LICENCIADO EN

S O C I O L O G I A

P R E S E N T A N

AIDA RUCELI MALACARA MACEDO
Matricula: 96329332

JAVIER ZAMORA OSORIO
Matricula: 96331254

YENI LAURA GABRIEL DE PAZ
Matricula: 96328755



UNIVERSIDAD
AUTÓNOMA
METROPOLITANA

UNIDAD IZTAPALAPA

ASESOR

DR. ADOLFO MIR ARAUJO

ABR 12 2005

Iztapalapa Ciudad de México, Abril, 2005.