

27 ENE. 1975

Transporte y Huelgas

Pasajeros y Choferes, Víctimas

POR MIGUEL ANGEL GRANADOS CHAPA

BIEN se sabe que el transporte de carga y de pasajeros, tanto en la zona metropolitana de la ciudad de México como en las rutas federales es una actividad donde descuellan los híbridos de que ha hablado don Jesús Reyes Heróles: aquellos que, con éxito parejo, han combinado tareas de empresarios y de políticos. A la cabeza de una larga nómina que incluyera a todos los que están en casos así, basta incluir los nombres del gobernador del estado de México, Carlos Hank González y de su inminente colega de Guerrero, Rubén Figueroa.

Ello probablemente explica la suma de privilegios de que disfrutaban los permisionarios del transporte. Si limitamos nuestra reflexión al Distrito Federal, tendríamos a mano datos para verificar de qué manera es cierto lo que afirmamos. Anteayer mismo, la ruptura violenta de una huelga de choferes aporta el dato inmediato para revisar la situación de los trabajadores del transporte urbano.

Se trata del movimiento huelguístico que, dejando de lado a su dirección formal, inactiva o corrupta, realizó la mayoría de los choferes de la línea San Rafael-Roma-Santa María, y que duraba desde el 15 de enero. En el caso se combinan los factores que hacen peculiares las relaciones obrero patronales en este servicio.

2.

★

EN la práctica, los conductores son tratados no como sujetos de relación laboral, sino como comisionistas o, en la mejor de las situaciones, como trabajadores a destajo, que obtienen ingresos en virtud de los recorridos que realizan o de los boletos que expenden.

Por otro lado, la estructura de propiedad de las unidades y de los permisos es aparente. La autoridad municipal ha procurado la organización de sociedades mercantiles, con objeto de racionalizar la operación de ese servicio. Pero, en la realidad, los permisionarios son unos pocos, lo que da al transporte la calidad de operación monopólica. Se arguye a menudo, sin embargo, que la propiedad de autobuses está muy difundida. Lo que ocurre en verdad es, como sucede en la línea mencionada, que hay media docena de propietarios de otras tantas unidades, y el resto del medio centenar de vehículos está en manos de dos o tres permisionarios.

Ello nos lleva a una tercera característica de la relación laboral en el transporte urbano. Quiénes poseen un autobús, o son copropietarios de alguno, suelen tra-

3

bajar también como choferes. Esa doble condición se extiende, de alguna manera, a otros trabajadores, que aspiran a pasar a aquella calidad. Como es obvio, esta situación milita en contra de las posiciones sindicales que debieran pugnar por una mejoría en el trato que las empresas camioneras dispensan a sus empleados.

Finalmente, como en pocas actividades, en esto el sindicalismo está mediatizado. En vez de que se hubiese formado un poderoso gremio que agrupe a los choferes de todas las líneas, hay una pulverización de sindicatos de empresa, débiles todos y casi por entero dependientes de la federación cetemista local. Algunas tentativas ha habido por independizar a varios sindicatos, y han tenido éxito, pero la estructura gremial no ha variado en nada.



FINALMENTE, por tratarse de un servicio público se ha observado la tendencia de las autoridades administrativas o de la jurisdicción laboral a denegar el derecho de huelga a los choferes. El movimiento en la San Rafael-Roma-Santa María fue quebrado, según denuncias, por un agente del ministerio público y policías de la delegación de Azcapotzalco, quienes inclusive detuvieron a los dirigentes de la huelga, que si adolecía de fallas legales era por decisión de las propias autoridades.

Los privilegios de los transportistas no afectan sólo a sus trabajadores. Hacen daño también a los usuarios. No es nada más el mal servicio, del que son responsables directamente los permisionarios y no los operadores de las unidades, pues ellos son sólo la última parte de una cadena. También es el alza de tarifas, explícita o disfrazada.

Los autobuses llamados "delfines" han servido para realizar una de esta segunda naturaleza. Según un informe del Departamento del Distrito Federal, hecho público este fin de semana, de los 1,300 autobuses nuevos que han entrado en servicio en los dos últimos años, 912 son "delfines", que recorren 47 rutas. Es evidente que el propósito es que estos vehículos desplacen a las unidades de otro modelo... y de otra tarifa. Porque, en última instancia, lo relevante es que el precio del pasaje en ellos es 100 por mayor que en los autobuses de primera clase.

Mientras tanto, los proyectos de transporte masivo: ampliación del Metro, trenes suburbanos, se arrastran con una lentitud que no parece casual.