



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTONOMA METROPOLITANA IZTAPALAPA

DIVISION DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

DEPARTAMENTO DE ANTROPOLOGÍA

LICENCIATURA EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL

EL TRABAJO PRECARIO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

EL CASO DE LOS OPERADORES DE MICROBÚS EN EL DISTRITO FEDERAL

Trabajo terminal

para acreditar las unidades de enseñanza aprendizaje de

Trabajo de Investigación Etnográfica y Análisis Interpretativo III

y obtener el título de

LICENCIADO EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL

Presenta

ABRAHAM FONSECA GÓMEZ

Matrícula No. 210313009

Comité de Investigación:

Director: Dra. Ángela Giglia Ciotta

AGRADECIMIENTOS

Le agradezco a Dios por haberme acompañado y guiado a lo largo de mi carrera, por ser mi fortaleza en los momentos de debilidad y por brindarme una vida llena de aprendizajes, experiencias, felicidad y por darme la fortaleza para seguir adelante.

Mil palabras no bastarían para agradecerles a mis padres Roselia Gómez Jiménez y Jorge Fonseca Castillo, por su apoyo, su ternura y todo su amor. Mamá, me enseñaste a levantarme después de cada tropiezo y a luchar por mis metas. Papá, me enseñaste a ser perseverante, paciente y a nunca decaer. Hoy se ven culminados sus esfuerzos y nuestros deseos gracias por apoyarme en todo momento.

A mi hermana Magdalena Fonseca Gómez por ser parte de mi vida y haberme apoyado en las buenas y en las malas, sobre todo por tu paciencia y amor incondicional.

A Laura Ivonne Cedillo Bandala quien siempre me ha brindado su amor y confianza, te agradezco por apoyarme y creer siempre en mí.

A mi directora de tesis, Dra. Ángela Giglia Ciotta por su esfuerzo y dedicación, que gracias a sus conocimientos, experiencia, paciencia y motivación ha logrado que pueda terminar mis estudios con éxito

De igual manera agradecer a mis lectores por su crítica, visión y consejos que me ayudan a formarme como investigador.

Sin duda existen muchas personas que han formado parte de mi vida y a las que me encantaría agradecerles, algunas están aquí otras en mis recuerdos y en mi corazón, sin importar en donde estén quiero darles las gracias por todas sus bendiciones.

Muchas gracias y que Dios los bendiga.

Introducción

El objetivo de esta investigación es indagar como es la vida de los trabajadores del servicio de transporte público, quienes se ven inmersos en el problema de que no cuentan con un salario fijo, teniendo jornadas superiores a las 8 horas reglamentarias y consigo afectando su vida cotidiana, dejando el trabajo de operador de microbús como precario.

Para tener relación, comprender y poder entender a los operadores de microbús me base en el Habitus que forma parte de la idea de evidenciar distintas circunstancias en torno a la actividad cotidiana que después se transforman en costumbres muy complejas creando una rutina ya que diversas personas narran aspectos cotidianos vinculando su habitad y sus actividades diarias (Dr. Ángela Giglia, 2013)

En este aspecto del habitus comienza la representación y la creación de significado a partir de la voz de personas escogidas en este caso serian los informantes clave y dentro de esta interacción se constituye un canal de comunicación en la que se puede obtener el modus vivendi de la persona que ayudaría a construir redes de información

En estas situaciones de vivienda, practicas laborales y de habitus se plantea como un proyecto abierto a explorar, analizar el objeto de estudio en su contexto si afectar los modos de actuar de los individuos dentro de sus actos, circunstancias específicas y laborales.

Las técnicas e instrumentos para la recolección de datos se basaron en cuatro aspectos: las entrevistas, encuestas, observación y sesiones de grupo.

La entrevista se utilizo como punto de vista general, y como interacción social con los operadores y usuarios, que sirvieron para obtener datos de interes.

Las encuestas es un conjunto de preguntas dirigidas específicamente a los objetos de estudio para la redacción y obtención de datos, junto con notas que ayudaron a la opinión de dicha información.

La observación fue útil como menciono anteriormente para la realización de las etnografías ya que consiste en observar a las personas en su entorno cuando efectúan su trabajo, y de ahí seleccionar, organizar y relacionar los datos referentes al tema de estudio, junto con la observación participante.

Índice

| | |
|---|----|
| Introducción | 3 |
| Capitulo 1 | 6 |
| El transporte en la ciudad de México..... | 6 |
| Estado de la cuestión y definición del objeto de estudio..... | 6 |
| Breve historia del transporte en la ciudad de México | 6 |
| Objeto de estudio: el transporte público concesionado (microbuses) en el contexto de los otros medios de transporte | 14 |
| Objetivos de la investigación | 17 |
| Rutas de transporte público elegidas para el estudio..... | 21 |
| Capitulo 2..... | 22 |
| Situación social y contexto institucional del transporte concesionado | 22 |
| Condición social del transporte concesionado | 22 |
| Condición institucional del transporte concesionado..... | 29 |
| Capítulo 3..... | 34 |
| Los operadores de microbús en el Distrito Federal: un trabajo precario..... | 34 |
| Trabajos de necesidad: precariedad y explotación laboral entre los microbuseros..... | 37 |
| Capitulo 4..... | 53 |
| Etnografías y hallazgos del trabajo de campo..... | 53 |
| Un Dia De Trabajo Del Operador Del Trasporte Público Ruta 10 | 55 |
| Ruta 11 | 65 |
| Etnografía De La Ruta 11 | 66 |
| Investigación En El Metrobus Línea 2 Tepalcates- Tacubaya..... | 74 |
| Rutina De Un Operador Profesional De Metrobus Línea 2 Etnografia | 85 |
| Capitulo 5..... | 88 |

| | |
|---|-----|
| Perspectivas Finales Y Conclusiones..... | 88 |
| Resultados | 91 |
| Analisis E Interpretacion De Los Datos..... | 95 |
| Las Limitaciones De La Investigacion..... | 97 |
| Conclusiones | 97 |
| Bibliografía | 101 |
| Anexos..... | 106 |

Capítulo 1

El transporte en la ciudad de México.

Estado de la cuestión y definición del objeto de estudio

*“Elige un trabajo que te guste y no tendrás
que trabajar ni un día de tu vida.”
Confucio.*

Breve historia del transporte en la ciudad de México

Como veremos a continuación desde la antigüedad se han diseñado varios medios y modos de transporte. Al paso del tiempo el que ha sido predominante es el autobús y es por ello que esta investigación se centra al tema del transporte público – microbús- por que ha jugado un papel fundamental en la vida de los usuarios, además que es un servicio por el cual la mayoría de las personas hace uso para poder trasladarse¹

Con la llegada de los españoles y el inicio de la construcción de la nueva Ciudad, en 1522, se dio inicio al nuevo trazo urbanístico. Aunque se conservaron las cuatro parcialidades que habían establecido los aztecas, los conquistadores cambiaron sus nombres. Atzacolco cambió por San Sebastián; Zoquipan, por San Pedro; Moyotla, por San Juan y Cuecopan, por Santa María Redonda. Una vez trazado el centro, se construyeron las primeras calles: Pino Suárez, Tacuba, Madero, Brasil, Argentina, Guatemala, Moneda, Corregidora, 5 de Febrero y 16 de Septiembre. Todas fueron pavimentadas con piedras del Río Tacubaya. San Juan de Letrán y Santa Isabel que eran calles de agua, se siguieron utilizando para el tránsito de canoas.

Pronto aparecieron las carretas, la primera de ellas perteneciente a Hernán Cortés y poco después surgieron los coches y carruajes que eran tirados por caballos. Para 1648 de

¹ Traslación: que se refiere a la capacidad que tienen los agentes de permutar espacios.

entre 30 mil y 40 mil habitantes que había en la Ciudad, más de la mitad poseían un vehículo de estos lo que ocasionó serios problemas de tránsito. El problema llegó a tal grado que Felipe II prohibió importar más coches a la Nueva España. La medida ocasionó que se formara un gremio de carroceros que cobraban por el alquiler de un carro o carreta.

El auge de los coches de alquiler se dio a finales del siglo XVII, cuando Manuel Antonio Valdés Murgía propuso al Virrey Revillagigedo establecer una casa de coches que se alquilaran por hora, se comenzó con ocho carros en la plaza de Santo Domingo, cada uno con capacidad para cuatro personas máximo y con un reloj que indicaba la hora de en que se tomaba y se dejaba el carruaje. Si algún ciudadano deseaba salir de la ciudad, debía hacerlo en un ómnibus de color amarillo que contaba con 16 asientos y era tirado por dos troncos de ligeros caballos trotones.

A principios del siglo XIX, en la ciudad se contaba con 160 mil habitantes y circulaba gran cantidad de vehículos. Sin embargo la Guerra de Independencia ocasionó que el país cayera en una crisis política, económica y social que cesó hasta 1850. Las vías de comunicación se vieron seriamente afectadas y se interrumpió el tráfico de productos manufacturados y bienes de consumo.

Después de 1824, año en que se erige a la Ciudad de México como sede de los poderes, la geometría urbana cambió, aparecieron las primeras glorietas y cruceros, la intensa actividad de autos siguió ocasionando problemas de vialidad. Para atender el problema, en 1830, el gobierno capital expidió el primer reglamento de tránsito. En él se establecían límites de velocidad, y se pretendía tener control sobre las tarifas y el uso de los vehículos. El incremento en la demanda de transporte llegó a tal grado que surgió la inquietud de construir una vía de fierro. La primera concesión para una vía férrea que uniera la capital de Veracruz la otorgó el Presidente Anastasio Bustamante en 1825, a don Francisco Arrillaga.

En 1859, se introdujo a México el primer vehículo impulsado por energía eléctrica. Este servicio de tranvías se modernizó paulatinamente hasta que en diciembre de 1894 se fijaron reglas para el otorgamiento de concesiones de líneas férreas en calles, plazas y calzadas en las que se instaló un sistema de hilo aéreo estos tranvías viajaban a una velocidad de 10 kilómetros por hora, el parque vehicular ascendía a 30 de cuatro ruedas y había otros tantos de ocho. Poco después, llegó una remesa de tranvías de dos pisos que

eran conducidos por choferes pulcramente uniformados y hacían paradas únicamente en las esquinas.

En 1865 se inauguró el primer tramo de una nueva vía que comunicaba con Mixcoac, Tlalpan y Coyoacán pero, afectaba a los habitantes de la ciudad, debido al ruido que producían las máquinas de vapor por eso se permitió el uso exclusivamente, en ésta y otras calles, de coches de tracción animal. Para 1875 la máquina de vapor fue desplazada por coches con tracción animal o mula, ya que las vías no soportaban el peso de las máquinas.

Los distintos medios de transporte también se dividían en clases sociales. Los pobres utilizaban los tranvías de mulitas, trenes de tracción animal de aproximadamente cinco metros de largo por dos de ancho, con bancas corridas a los costados para transportar a unas 30 personas.

En el siglo XX junto con toda la transformación tecnológica que se aplicó en nuestra ciudad en los transportes públicos, se dejaron los tranvías y se dio paso a la transformación de los ferrocarriles por la energía eléctrica creando el sistema de troller que toma la energía eléctrica de un cable suspendido encima de los tranvías. La tecnología evolucionó rápidamente y se consolida con la era del automóvil el cual dio paso para remplazar la tracción animal utilizada anteriormente. Surge así el transporte rígido, en 1901 se empieza a utilizar el asfalto para pavimentar las calles y en 1903 se emite un reglamento que limita el número de automóviles de alquiler en circulación a cincuenta unidades durante el día y diez durante la noche. Para 1906 había 800 vehículos de motor en la Ciudad de México.

Unos años después, en 1908, surgió un servicio llamado "rápidos" que iban del Zócalo con dirección a Tlalpan, Coyoacán, San Ángel, Mixcoac y Tacubaya. Su circulación tenía preferencia y cuando pasaban, todo el tránsito se detenía. Para el año de 1917, surgen los primeros transportes públicos autobuses o "camiones" que iniciaron una modalidad la cual prestaría un servicio de transporte concesionado por la autoridad, esto para satisfacer las necesidades de la población, aunque se ha visto que la demanda de la población se ha elevado por la necesidad de desplazarse resultando que su crecimiento ha ido a destiempo con el ritmo de crecimiento de la población metropolitana. (García Canclini, 2013; 14).

Estos primeros transportes forman un sistema de traslado "flexible" que complementa a la red de tranvías existentes, satisfaciendo así a una creciente demanda de transporte de la periferia conurbada al Centro de la Ciudad. Para este año la Ciudad de México dispone de 14 líneas de tranvías con una longitud de 343 kilómetros, facilitando la producción industrial de la sub-urbe (Tlalpan, Azcapotzalco y Tlalnepantla)².

De 1916 a 1918 se incorporaron los "camioncitos" para las rutas que tenían los tranvías y se improvisaron otras de manera anárquica. Poco a poco, los "camioncitos" fueron ganando popularidad y los tranviarios reaccionaron de forma violenta ante la disminución de pasaje en sus unidades, arrollaban a los "camioncitos", provocando numerosas muertes y heridos. A mediados de la década de los 20's, los camiones que aparecieron incrementaron su capacidad hasta 32 pasajeros. Más tarde entraron otros con capacidad para 42 pasajeros sentados y 40 parados. Hasta entonces la explotación del servicio se había hecho de forma individual.

La movilidad que permitió el automóvil propició la extensión de la mancha urbana lejos del núcleo de la ciudad. Los autobuses como sistema de transportación tuvieron un importante crecimiento en el número de unidades y rutas, estableciendo una franca competencia con los tranvías en el transporte público de pasajeros durante las siguientes décadas. Para 1925, había más de 21,000 vehículos en circulación, la Ciudad de México contaba con una flota vehicular que ascendía a más de 2,500 autobuses y los tranvías no pasaban de 500 unidades, lo que motivó que para 1945 los autobuses constituyeran el sistema de transporte fundamental dadas sus características de: flexibilidad, cobertura y expansión.

Conforme transcurría el tiempo, aumentaba la demanda de transporte pero no pudo absorber el transporte estatal, por lo que ésta fue cubierta por los autobuses particulares, registrando así un incremento sustancial como lo indica el año de 1950 se contaba con 3,694 unidades y para el año de 1960 con 6,392 unidades, dando un incremento de 72% en tan sólo 10 años³. Dada la situación que presentaba el problema del traslado el gobierno del

² Enciclopedia Microsoft Encarta 99. 1993-1998 Microsoft Corporation. Concepto Transportes.

³ Transporte y Vialidad de la Ciudad de México, Testimonios. México Limusa, 1997.

Distrito Federal construyó nuevas vías rápidas dentro de la ciudad y sus límites. Pero esto solo influyó en el crecimiento masivo de la población en la periferia de la ciudad lo cual propició también el aumento de la flota de autobuses para poder trasladar a estos nuevos habitantes al núcleo de la ciudad donde se concentraba el total de los viajes dado que en este lugar se concentraban las áreas de trabajo de la mayoría de los habitantes, ocasionando un nuevo problema al transporte público y el congestionamiento de la red vial.

El 28 de diciembre de 1959 surgió la Unión de Permisarios de Transporte de Pasajeros en Camiones y Autobuses en el D. F., institución pública de capital privado y con patrimonio propio que agrupó a los dueños de autobuses que contaban con 7 mil 500 permisos. Este fue el primer paso para la estatización del transporte pues se estableció un control entre los camioneros y el reglamento de los sistemas de pago.

En 1967, dada la demanda de transporte público, se instituyó un organismo público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propios, denominado Sistema de Transporte Colectivo con el objetivo de construir, operar y explotar un tren rápido con recorrido subterráneo y superficial en el Distrito Federal

En 1968 con el nacimiento del Metro surgieron otros servicios laterales como el de los "peseros", que eran automóviles que prestaban servicio en ruta sin itinerario fijo y eran llamados así porque su tarifa era de un peso. Sus servicios se extendieron hasta conformar 103 rutas y 14 mil 377 unidades. De ser coches, pasaron a camionetas tipo combi pero demostraron incapacidad en el servicio, en la modernización de su equipo y en el desarrollo de nuevos sistemas de organización, así que las combis pasaron a ser casi obsoletas.

En 1972 el DF sostuvo pláticas con los permisarios, sindicatos y la Alianza de Camioneros a fin de instarlos a brindar servicio de mantenimiento mecánico adecuado a sus unidades. Los camioneros trabajaron para evitar el humo y el ruido pero no lograron mejora alguna. En marzo de 1975 se pusieron en marcha las primeras unidades llamadas "delfines", con capacidad para 70 pasajeros.

El Metro, se convirtió así en la columna vertebral del transporte, debido a su rapidez, regularidad y capacidad de servicio. No obstante, no puede cubrir toda la demanda, por lo que se integran otros medios de transporte. En 1976 se desarrolló el Plan Maestro del Metro, el Plan de Vialidad y el Sistema de Transporte de Superficie que preveía modificaciones a las rutas de autobuses para adecuarlas a la infraestructura de los "Ejes

viales" -que comenzaron a construirse en 1979- y estructurarlas en un sistema integral de transporte de superficie, en una red de rutas directas "ortogonales" que evitarían los transbordos y posibilitarían los viajes de Norte a Sur y de Oriente a Poniente.

Para 1981 la construcción de la infraestructura del Metro y los Ejes viales llegó a tal punto que era necesario integrar un sistema de transporte urbano por lo que se tomó la decisión de revocar las concesiones a los particulares y dar al Gobierno de la Ciudad, entonces a cargo de Carlos Hank González, la responsabilidad de prestar el servicio de transporte por autobuses. Así surgió el sistema denominado "Autotransporte Urbano de Pasajeros R-100". En 1986, la Coordinación General de Transporte del DF puso en marcha un nuevo mecanismo para cubrir el pasaje mediante un abono quincenal. En ese mismo año, se emitió un decreto presidencial para la protección y mejoramiento del medio ambiente del DF y en el sur de la Ciudad inició la operación del Tren Ligero, fabricado con partes de los antiguos tranvías.

Con el fin de resolver los problemas de transporte de la Zona Metropolitana, Los gobiernos federal, del estado de México y del Distrito Federal, constituyeron el 7 de febrero de 1991 el Consejo de transporte del Área Metropolitana (COTAM), mismo que tres años después, se convirtió en la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad (COMETRAVI)

El 30 de diciembre de 1994 mediante modificación a la ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal, se extinguió la Coordinación General del Transporte, que surgió en 1984, como un área coordinadora de los distintos medios de transporte público.

La autora Flor Jiménez Bautista, en su trabajo nos da información de que en nuestra capital circulaban más de dos millones de vehículos, efectuando más de veinte millones de viajes diarios, más de la mitad a bordo de los autobuses que circulaban al paralelo de las líneas del metro y los que prestaban sus servicios en las terminales del metro en los paraderos.

En agosto de 1996 se creó un padrón vehicular a través de la implantación del registro del transporte, autorizando una nueva estructura organizada para la Dirección General de Servicios al Transporte, brindando atención tanto al transporte individual como el transporte colectivo de pasajeros. Con la llegada del Ingeniero Cuauhtémoc Cárdenas

Solórzano al Gobierno de la Ciudad, en 1997 se introdujo un servicio especializado para personas con discapacidad y personas de la tercera edad, en dos líneas con 20 autobuses y una línea con cuatro trolebuses; también se creó el comité evaluador de los concursos públicos para el otorgamiento de concesiones para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros. En 1998, dieron inicio las convocatorias para que los grupos de personas físicas y morales constituidas como sociedades mercantiles, participaran en el concurso público nacional para obtener una concesión por 10 años, para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en autobuses con itinerario fijo en rutas del Distrito Federal.

En 1999, tras sufrir una reestructuración administrativa, la Secretaría de Transportes y Vialidad creó como un órgano desconcentrado el Instituto del Taxi, con la idea de inducir el desarrollo y mejoramiento del servicio individual de pasajeros.

En el año 2000 se creó la Red de Transporte de Pasajeros (RTP), preferentemente en zonas periféricas de escasos recursos y con rutas que conectan a zonas de alta población de la ciudad con el Sistema de Transporte Colectivo Metro.

Del 2001-2006 se crea el Programa Integral de Transporte y Vialidad (PITV), con el fin de garantizar la movilidad de las personas y los bienes a las regiones de la ciudad de México y facilitar la accesibilidad a su entorno urbano. (SETRAVI, 2013) En esos años en el D.F circulaban diariamente un aproximado de 3.5 millones de vehículos por la red vial de 10 mil 200 kilómetros que la integran. El 9% correspondiente a la vialidad primaria que está conformada principalmente por las vías de acceso controlado por los ejes y las principales arterias. El 91% restante corresponde a las vialidades secundarias cuya administración esta a cargo de las delegaciones del D.F.

A continuación muestro en el siguiente cuadro los diferentes tipos de vialidades de transporte:

| | |
|-----------|---|
| VIALIDAD: | Conjunto de las vías o espacios geográficos destinados a la circulación o desplazamiento de vehículos y peatones. |
|-----------|---|

| | | |
|-----------------------------|---|---|
| <p>VIALIDAD PRIMARIA:</p> | <p>Zona urbana: Son las avenidas rápidas, sin acceso directo a las zonas habitacionales. Generalmente son vías tangenciales o perimetrales que distribuyen o encauzan el tránsito vehicular.</p> | <p>Zona rural: Son las autopistas y carreteras pavimentadas que están entre 6 y 2 carriles, de conexión interestatal a intermunicipal. Tránsito Diario Promedio Anual (TPDA) de 500 a 5000 vehículos, a velocidades entre los 110 y 60 km/h, clasificadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) como etapas, A, B y C</p> |
| <p>VIALIDAD SECUNDARIA:</p> | <p>Zona urbana: Calles con tránsito vehicular lento, sirven para dar acceso a las colonias o en su defecto a zonas habitacionales.</p> | <p>Zona rural: Carreteras pavimentadas o revestidas, de conexión municipal, velocidad entre los 20 y 60 km/h, con TPDA menor a 500 vehículos, clasificadas por la SCT como tipo D.</p> |
| <p>VIALIDAD Terciaria:</p> | <p>Zona urbana: Calles con tránsito vehicular de baja velocidad. Son aplicables a los interiores de cada zona o colonia, que dan acceso directo a estacionamientos colectivos, viviendas y comercio básico.</p> | <p>Zona rural: Carreteras revestidas o camino de terracería para conexión municipal, velocidad entre los 10 y 40 km/h con TPDA menor a 100 vehículos, clasificadas por la SCT como tipo E.</p> |

FUENTE: Instituto Nacional de la Infraestructura Física Educativa, 2011. *NORMAS Y ESPECIFICACIONES PARA ESTUDIOS PROYECTOS CONSTRUCCIÓN E INSTALACIONES. VOLUMEN 2 ESTUDIOS PRELIMINARES TOMO III SELECCIÓN DEL TERRENO.*

Objeto de estudio: el transporte público concesionado (microbuses) en el contexto de los otros medios de transporte

El transporte público en el que basaré para esta investigación será el servicio de transporte público concesionado que son los autobuses y microbuses los cuales acaparan el mayor número de viajes que se realizan en el DF. El transporte concesionado colectivo de pasajeros atiende a casi el 60% de la demanda, transportando por día hábil a más de 12 millones de pasajeros. Pero el Sistema de Transporte Colectivo se divide en: la red del Metro, que realiza el 18% de los 20.6 millones de viajes que se generan en el DF y su zona conurbada, transportando a su vez a 4.2 millones de pasajeros en día laborable a través de 12 líneas; el Servicio de Transportes Eléctricos (STE) a través de trolebuses y el tren ligero que absorben el 1.2% del total de viajes y transporta 65.7 millones de pasajeros por año con boleto pagado y 19.7 millones exentos de pago; también se encuentra la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) que concentra un 3% de viajes transportando a 650 mil usuarios diariamente y el Metrobus que aplica las nuevas tecnologías en materia de transporte público colectivo.

El transporte concesionado colectivo de pasajeros atiende a casi el 60% de la demanda, transportando por día hábil a más de 12 millones de pasajeros siendo así el transporte público el fundamental para realizar cualquier desplazamiento cotidiano y opera en un aproximado de 106 rutas de transporte y 1 mil 163 recorridos. Existen 28 mil 508 concesionarios individuales y 10 empresas de transporte.

El transporte individual de pasajeros, es decir, los taxis, atiende al 5% de la demanda total, realizando en promedio, un millón de viajes diarios. Existen 106 mil 628 unidades, de las cuales, alrededor del 90% opera como taxi libre y el 10% restante como taxis de sitio.

Con el fin de renovar el parque vehicular del transporte público individual, la SETRAVI puso en marcha un programa de sustitución de taxis que consiste en brindar apoyo económico y de crédito a los concesionarios que requieran sustituir su unidad, sin importar el modelo. El programa es coordinado por el Gobierno del Distrito Federal y participan Nacional Financiera y Banorte.

El objetivo es, además de apoyar a los concesionarios para que renueven sus vehículos; proteger sus fuentes de empleo; mejorar la imagen y calidad de su servicio; así como mejorar sus ingresos y reducir los costos ocasionados por el deterioro de sus unidades; asegurar la vigencia de su concesión al poder cumplir las normas para la prestación del servicio principalmente, garantizar la seguridad, la comodidad del conductor y sus pasajeros. En el caso de la sustitución de microbuses es el Gobierno del Distrito Federal el que otorga a los concesionarios un apoyo financiero. Son sujetos de este programa, los concesionarios cuyos microbuses son modelo 1995 o anteriores. Un ejemplo sería el caso de los taxis, este programa se puso en marcha para renovar las unidades de transporte concesionado de pasajeros; mejorar la calidad del servicio de transporte de la ciudad; asegurar la vigencia de las concesiones cumpliendo con las normas para la prestación del servicio, ofrecer seguridad al público usuario y reducir los índices de contaminación.

Dentro del equipamiento para el transporte colectivo, existen 45 centros de Transferencia Modal, que abarcan aproximadamente 80 hectáreas, en las que hay 32 km de bahías, cobertizos, zonas comerciales y de servicios. Proporcionan servicio a cuatro millones de usuarios al día y a 23 mil unidades de transporte público. El 33% de la afluencia se concentra en Indios Verdes, Pantitlán, Chapultepec Taxqueña.

En la ciudad de México se ha introducido el tema del transporte porque representa una de las fuentes de servicio público con mayor impacto sobre la calidad de vida de los ciudadanos y el desarrollo urbano. Se considera al Distrito federal y el Área metropolitana como una de las concentraciones urbanas más grande del mundo, dado al incremento masivo demográfico y urbano que ha presentando a lo largo de su historia.

El Distrito Federal cuenta con una población de 8.851.080 habitantes mientras que la Zona Metropolitana del Valle de México tiene 20.137.152 habitantes, según el último censo oficial. La mayoría de ellos utilizan a diario la red de transporte público para viajar desde sus hogares a sus centros de trabajo, educativos o de entretenimiento; dicha red incluye distintos medios como el metro, metrobus, tren ligero y transporte colectivo, entre otros. Tan solo el metro según cifras oficiales, transportó en el 2010 a más de mil cuatrocientos millones de usuarios. (Tadeo, 2011). Esta masa urbana genera una gran cantidad de problemas debido a su múltiple complejidad, el transportarlos adecuadamente

implicaría un esfuerzo enorme tanto de planeación, operación y presupuesto para poder resolver adecuadamente la cuestión de la movilidad de la ciudadanía.

La demanda del transporte público es cada vez mayor, además de que es más compleja. Más de treinta y dos millones de viajes se generan a diario en la zona metropolitana de la Ciudad. Siendo así que casi 60% de estos viajes se llevan a cabo a través de una red de servicios de transporte público formado por más de mil quinientas rutas que se cruzan unas con otras. (Grandolini, 2013)

El transporte es un caso más que se ha adaptado al crecimiento y expansión de la mancha urbana, y que ha dado como resultado la formación predominante de una compleja red de rutas alimentadoras del Metro que utilizan miles de unidades de mediana o baja capacidad, como microbuses y combis, que resultan insuficientes en espacio y calidad del servicio.

Así con este gran crecimiento poblacional han aparecido problemas asociados con el tránsito urbano respecto a la saturación de vehículos que propicio el aumento del tiempo de traslado junto con los problemas que desde hace tiempo se han estado arrastrando lo cual no permite un sistema de transporte funcional y organizado para resolver las necesidades cotidianas de los pasajeros quienes consideran es un servicio ineficiente dado que la mayoría de las unidades tienen una mala condición y es por esas unidades que los operadores de microbús pasan desapercibidos de ahí la importancia de esta investigación.

Objetivos de la investigación

El objetivo de esta investigación es indagar ¿Cómo son las condiciones de trabajo de los operadores de microbús? y ¿por qué mantienen ese trabajo? de operador de microbús.

Entendamos que trabajo es la acción o efecto de trabajar. Trabajar es ocuparse en cualquier actividad física o intelectual (Real Academia Española, 2001) Puede decirse que el trabajo es el resultado de la actividad humana que tiene por objeto la producción de bienes y servicios cuya retribución se denomina salario.

En antropología *trabajo* es la actividad mediante la cual el hombre cubre sus necesidades de comida, vestido, vivienda, bienestar y defensa. Su dimensión social deriva de las relaciones que establece y la cooperación que exige. (Diccionario de antropología, 1980)

En México la Ley Federal del Trabajo comprende las disposiciones legales que regulan las relaciones obrero-patronales, es decir, donde se especifica los derechos y obligaciones tanto del trabajador como del patrón. Establece el artículo 8.: “Trabajador es la persona física que presta a otra persona física o moral, un trabajo personal subordinado” y define que el trabajo es un derecho y un deber social. Entendiendo por trabajo toda actividad humana, intelectual o material independientemente del grado de preparación requerido por cada profesión u oficio. De igual forma el trabajador cuenta con un jefe o patrón cuyo significado se encuentra en el Artículo 10. Patrón es la persona física o moral que utiliza los servicios de uno o varios trabajadores. (LFT, 2002)

Tomamos la siguiente información para brindar un respaldo ya que estas definiciones forman parte de un contrato laboral. Sin embargo, ¿qué pasa cuando no existe un contrato laboral en donde se establecen las condiciones de trabajo, como es el caso de los operadores de microbús? Sucede que pasa a ser un *trabajo precario*.

También es necesario primero establecer la diferencia entre un *operador de microbús* y un *chofer*. El operador de microbús es aquella persona encargada del funcionamiento de determinada unidad de transporte, en este caso de transporte público que cumple con una ruta determinada. Mientras que un chofer es aquel que se alquila para trasladar a una persona o varias hasta un punto determinado porque se le contrata junto con

su automóvil para realizar este servicio de tipo casi privado, un ejemplo de ello sería el uso del taxi. (Trabajo de campo, 2012)

En los microbuses existen dos tipos de trabajadores: a) los que son dueños de unidades de transporte y manejan su propia micro; b) los que trabajan para personas dueñas de microbuses.

En el Artículo 20 de la Ley federal del Trabajo, se entiende por relación de trabajo, cualquiera que sea el acto que le origine, “la prestación de un trabajo personal subordinado a una persona mediante el pago de un salario”. Y también se menciona en el contrato individual de trabajo como “aquel por virtud del cual una persona se obliga a prestar a otra un trabajo personal subordinado, mediante el pago de un salario”. *Salario* en el Artículo 82 de la Ley Federal del Trabajo es la retribución que debe pagar el patrón al trabajador por su trabajo y puede fijarse por unidad de tiempo, por unidad de obra, por comisión, precio alzado o de cualquier otra manera según el artículo 83.

En el capítulo VI, dedicado al Trabajo de autotransportes, artículo 256, la citada Ley menciona lo siguiente: “las relaciones entre los choferes, conductores, operadores, cobradores y demás trabajadores que prestan servicios a bordo de autotransporte de servicio público, de pasajeros, de carga o mixtos, foráneos o urbanos, tales como autobuses, camionetas o automóviles, y los propietarios o permisionarios de los vehículos, son relaciones de trabajo y quedan sujetas a las disposiciones de este capítulo”.

En el Artículo 257 menciona que “el salario se fijará por día, por viaje, por boletos vendidos o por circuito o kilómetros recorridos y consistirá en una cantidad fija, o en una prima sobre los ingresos o la cantidad que exceda a un ingreso determinado, o en dos o más de estas modalidades, sin que en ningún caso pueda ser inferior al salario mínimo”.

Cuando el salario se fije por viaje, los trabajadores tienen derecho a un aumento proporcional en caso de prolongación o retardo del término normal del viaje por causa que no le sea imputable.

Lo mencionado anteriormente es lo que establece la Ley Federal del Trabajo para tratar de garantizar condiciones confortables tanto para trabajadores como para patrones, pero ¿qué pasa cuando no se cumple con esta ley? Los trabajos que no cumplen con lo que establece la ley Federal del Trabajo son considerados como *trabajos precarios*.

La precariedad laboral tiene especial incidencia cuando los ingresos económicos que se perciben por el trabajo no cubren las necesidades básicas de una persona ya que es la economía el factor con el que se cuenta para cubrir las necesidades de la gente. (Mareticorena; 2005)

En México los topes salariales, la flexibilización del trabajo (prolongación e intensificación de la jornada y la polifuncionalidad del trabajador) y su precarización (contratación sin prestaciones ni protección) constituyen la estrategia mediante la que el capital compensa las ineficiencias de sus sistemas productivos y la tendencia de la reducción de la tasa de ganancias. Este conjunto de medidas arrebató al trabajo su valor económico, social y moral, y tienen como consecuencias empobrecimiento generalizado de los trabajadores, la degradación de la calidad de su vida y descomposición del ambiente social. (Mora, 2002)

En la Ciudad se mueven diariamente aproximadamente tres millones de vehículos en donde los vehículos particulares que se tienen registrados pasan de un millón 900 mil al sumar el transporte de carga de pasajeros y de otros servicios, la cifra supera los 2.4 millones.

El servicio de transporte concesionado es el que tiene mayor demanda entre los usuarios ya que lo ofrecen particulares y empresas, como son los taxis y autobuses, donde a pesar de que las condiciones de calidad y seguridad no son las adecuadas para el usuario, indudablemente atiende a más de la mitad de los viajes que se realizan en la capital de la República. No obstante, desde el año 2000 la Setravi inició programas tendientes a capacitar a los operadores de unidades que proporcionan dicho servicio, incluso condicionando el otorgamiento de la licencia-tarjetón al cumplimiento de cursos y preparación para dar una atención de calidad al usuario. Además puso en marcha un programa de sustitución de viejos vehículos por taxis y autobuses nuevos.

El registro en esta materia indica que operan regularmente nueve empresas concesionarias de autobuses en 97 rutas, en más de tres mil kilómetros. De acuerdo con estudios técnicos previos al otorgamiento de concesiones, estas rutas pueden transportar aproximadamente 6 millones de pasajeros por día, con un promedio de 900 pasajeros por unidad. Hasta el año 2002, la Setravi tenía registrados 27 mil 928 vehículos con placas para el servicio de ruta fija, de los cuales 82 por ciento eran minibuses, 14 por ciento vagonetas

y cuatro por ciento autobuses. En los años siguientes, se mantuvo el programa de sustitución de unidades con la finalidad de que los concesionarios pudieran renovar este parque vehicular y así mejorar el servicio. (04 de julio, 2013, disponible en la web; www.setravi.df.gob.mx)

Rutas de transporte público elegidas para el estudio

El tema presentado junto con las variantes se desempeñaran en dos puntos específicos los cuales se encuentran dentro del distrito federal en las delegaciones Iztacalco primer punto y la delegación Iztapalapa segundo punto. Con lo que el estudio comparativo de estas dos rutas se basará en el tiempo de traslado de base a base y en la zona la cual forman parte.

1er punto. Delegación Iztacalco, Ruta 10 que mantienen un recorrido del metro xola- a la parte trasera de plaza oriente y viceversa.

2do punto. Delegación Iztapalapa Ruta 11 que mantiene un recorrido de Sta. Cruz meyhualco- al metro Zaragoza y viceversa.

Los motivos por los que se eligieron estas rutas dadas las variables para indagar, investigar, relacionar y comparar fue la familiaridad y el conocimiento empírico que se tiene sobre esta problemática, junto con la infinidad de problemas que se han podido observar de manera cotidiana y porque si bien las rutas de estudio están inmersas como cualquier otra parte de la ciudad en esta problemática del transporte público.

El objetivo principal es presentar un análisis empírico sobre la situación específica de las rutas de microbuses en estudio, tratando con ello de mostrar cómo se está manejando el tema de trabajo precario en el desarrollo cotidiano de estas dos rutas de microbuses, también la percepción y uso que hacen los diferentes sujetos sociales choferes, usuarios, automovilistas y peatones que interactúan de una forma u otra entorno a este servicio.

Capítulo 2

Situación social y contexto institucional del transporte concesionado

Este capítulo es informativo y descriptivo, tomando en cuenta que en la vida cotidiana en la sociedad existen casos que a simple vista pareciera que no tiene ningún sentido el detenerse a pensar sobre el porqué y el cómo de tal situación. De este modo pasan desapercibidos una infinidad de casos de investigación que representan una oportunidad para adentrarse al tema, como es el caso del transporte concesionado en nuestra ciudad, una realidad tan común y cotidiana que se tiende a pasar por alto.

Condición social del transporte concesionado

Este apartado se refiere a los usuarios y a los operadores de microbús, hablaré primero del conflicto que se vive y existe entre los usuarios y los operadores. Este se debe principalmente a que las unidades (microbuses) no se encuentran en buen estado, por lo tanto no se puede brindar un servicio de calidad. Comúnmente este problema es justificado y atribuido a la irresponsabilidad, y mal manejo de estas unidades por parte de los operadores, igualmente a la falta de información y la indiferencia que se les tiene a estos operadores por parte de los usuarios o de cualquier habitante de la ciudad. En general se puede sostener que el trabajo que estas personas realizan es menospreciado por los usuarios y la opinión pública.

Pese a este menosprecio e indiferencia ante la condición de vida y laboral de los operadores, es innegable que los microbuses son un elemento fundamental en la sociedad, la cual se beneficia por el traslado que realizan a diario ya sea para cualquier uso y función que este represente mediante el viaje recordemos que los jefes y jefas de familia se trasladan a su trabajo haciendo uso de este transporte público, y la movilidad de otros usuarios no activos del hogar también dependen de él. El microbús es un gran espacio que forma parte de la vida cotidiana de los usuarios de la ciudad, así como también es un espacio de flujo y tránsito, de comunicación e interacción. Es un transporte público de masas, y en el interior de estos mucha gente se relaciona directa o indirectamente con los demás usuarios. Dentro del microbús la gente está medio dormida, se asoman por la

ventana, escuchan música, algunos platican, algunas parejas se abrazan y se besan, entre los pasajeros que se encuentran de pie chocan sin cesar por el ritmo atropellado de la unidad junto al paso por las calles y avenidas de igual forma se remarca esta situación en cada tope, semáforo o frenón de esta unidad. Las deficiencias y deterioro tanto de las unidades como de la plancha asfáltica, afectan en el desarrollo del servicio, porque imposibilita en el libre tránsito de estas unidades, por lo tanto no puede ser un transporte rápido y eficiente si la infraestructura no es la adecuada añadiéndole el gran flujo de usuarios que demandan este servicio. Los usuarios que a diario utilizan este tipo de transporte siempre compiten, pelean por un espacio, un asiento para que su viaje sea un poco mejor y menos estresante, tomando en cuenta el tiempo de recorrido. Ya que los usuarios los cuales el tiempo de traslado es mayor a los demás solo demandan un servicio rápido dado a que la distancia y el tiempo es considerable tomando en cuenta que sea de base a base, ellos solo exigen que el tiempo de traslado sea menor olvidándose de los demás usuarios los cuales su traslado es menor en distancia y tiempo pero que no dejan de ser usuarios, este problema ajeno al trabajo desempeñado por los operadores también afectan su trabajo y no es tomado en cuenta por los usuarios en general.

También uno de los problemas sociales que afectan a los usuarios es el mal trazo de la ciudad, hablando de la zona de investigación es que las avenidas cercanas y transitadas por estas unidades son en ocasiones estrechas lo cual no permite la circulación de la gran cantidad de camiones, tráileres y de vehículos en general que circulan a diario, y generan el fuerte congestionamiento dentro de la ruta de estas unidades.

Dentro de estas zonas tanto de la delegación Iztapalapa como en la delegación Iztacalco se encuentran una variedad de zonas de uso habitacional, comercios, establecimientos, zonas industriales, comerciales, fabricas y deportivos como el Leandro Valle y el Deportivo del Metro, que implican una gran movilidad de vehículos y peatones que dan paso a una fuerte saturación de las avenidas y calles de la ruta de estudio.

En esta sociedad existe un problema relacionado en general con el transporte público y específicamente con los operadores de estas unidades (microbuses). Teniendo una percepción genérica del problema, se toma solamente el lado de los usuarios dejando como problema los microbuses pero más específicamente a sus operadores, y se observa el

problema desde el momento en que los usuarios utilizan este medio, la postura retadora de los usuarios al ascender a las unidades, y la forma tan déspota de pagar el servicio, junto con la manera en que se expresan para indicar su destino, la forma de reclamar a cualquier descuido o acto tanto de los operadores como el de los usuarios a base de insultos y palabras altisonantes, crea la percepción de que los usuarios son víctimas y no causantes de las deficiencias asociadas al transporte, dejando al operador en una mala posición.

Otro problema en relación es que tanto los operadores como los usuarios perciben la ciudad como un medio inseguro, agresivo, que les exige estar siempre alerta. Lo cual provoca una actitud defensiva y en algunos casos también retadora, ya sea por ambas partes, que lo único que genera es un ambiente de tensión que se esparce a los demás usuarios y a los automovilistas.

Un problema que siempre ha existido y existirá es la calle, que es un lugar de tránsito continuo, y herramienta fundamental de estas unidades porque en ella se efectúan ascensos y descensos de pasajeros. Pero también para los pasajeros o no-pasajeros es un estacionamiento, una zona de carga y descarga, una zona de comercios, un espacio de recreación o simplemente un lugar de trabajo. Esta multifuncionalidad de la calle es una situación en la que se carece de normas y de reglas para limitar su utilización ajena al tránsito de vehículos en general, ocasionando una condición de vulnerabilidad para todos los que intervienen en él. Dado que la calle es multifuncional no se puede tener un libre tránsito de estas unidades ya que existen comercios y otras actividades que entorpecen el tránsito tanto de las unidades como el de los automovilistas. Estos, a pesar que la ley de tránsito marca que no pueden estacionarse en doble fila, lo hacen sin importarles obstruir la circulación. Todo ello aunado al deterioro de la carpeta asfáltica que está llena de baches y coladeras destapadas que afectan tanto a la unidad y a la calidad del servicio desempeñado por los operadores de microbús.

La infraestructura actual junto con lo mencionado anteriormente se ve compuesto también por la red vial, semáforos, señalizaciones, intersecciones, cruces, rutas, paraderos, terminales que representa un sinnúmero de reglas para la gestión del libre tránsito que controla el patrón de flujos del transporte público y privado de la ciudad y para cualquier tipo o configuración de las vías existentes. Recalcando el papel de la infraestructura es un soporte que sostiene y orienta los medios de transporte en los que se desarrolla a partir de una

estrategia, a través de la cual favorece la movilidad y el medio que permite alcanzarla. (Blanca R. Ramírez Velázquez, 2009)

Dentro de los perímetros de las vialidades primarias y secundarias y dentro de la zona de investigación, no existe gran variedad de señalizaciones, los cruces son causante también del tránsito lento de vehículos y de accidentes y más si no existe ningún tipo de señalización o apoyo vial; los semáforos de igual forma no ayudan mucho dado que, por el mal sentido de los automovilistas, no son tomados en cuenta aun sabiendo que son un reductor de percances viales.

Si no se da el debido mantenimiento a esta infraestructura, se tienen una funcionalidad limitada; por lo que en conjunto el mejoramiento a corto plazo de estas cuestiones sería esencial para que se de el buen funcionamiento, junto con estas unidades además que para los usuarios, quienes serían los más sensibles a cualquier modificación de estos factores se acoplarían fácilmente ya que están en constante adaptación en cuestiones urbanas y en este caso del transporte público sería un buen beneficio.

La mala calidad del servicio y la infinidad de problemas y molestias que provocan (basura, ruido, tráfico, apropiación de banquetas y espacios) se han convertido en un elemento perturbador. Sin embargo, aunque este es el aspecto que comúnmente tiende a resaltar las molestias y problemas que provoca el transporte junto con los problemas que causan los microbuses a la ciudad y sus habitantes crea este mal servicio.

Pero también existe la relación inversa en estas problemáticas, lo que comúnmente se denomina la otra cara de la moneda. Los usuarios de este transporte público microbús demandan un servicio de calidad, pero la calidad no está en sí en las unidades, ya que sólo son un medio para tal, en sí *el trabajo de calidad es el resultado tanto de la actuación de los operadores de microbús como el de los usuarios.*

Mediante el trabajo de campo observe que los operadores de dichas rutas mostraron un servicio de “calidad” entre comillas dada a la situación de las vialidades por donde circula, y también por la unidad. Pero también se ven afectados por los usuarios. Estos por una parte sin duda son el motor de este servicio ya que sin ellos no existiría este trabajo. Pero por la otra también son los causantes del deterioro de las unidades en su estado físico refiriéndonos al deterioro de los asientos, que son el objeto de mayor demanda en los usuarios durante el transcurso de su traslado. Este objeto es el que constantemente recibe

mantenimiento ya que sufren más desgaste, los cuales se van dando al transcurso de las jornadas pero que a su vez estas descomposturas son realizadas por parte de los usuarios constantemente en general por adolescentes y niños, aunque también no están exentos los adultos, los cuales realizan principalmente pintas, rayones y desprendimientos de la tapicería del asiento. Los vidrios son otro componente dañado por los usuarios de igual forma que los asientos. Estos objetos sufren de rayones ó pintas y en algunas ocasiones son estrellados por objetos de los usuarios y en su defecto son lanzados para causar daño a la unidad también por algunos usuarios. Estos comportamientos de los usuarios no son tomados en cuenta al momento de realizar quejas o de demandar un mejor servicio, lo cual se pierde al momento en que se generaliza el problema y se quiere tomar en cuenta la demanda por parte de los usuarios y las autoridades.

Con lo que respecta a los operadores de estas unidades, ellos se esfuerzan en mantener un listado de documentos exigidos por la ley y revisados por Setravi, los cuales son necesarios para el manejo y uso de las unidades como se menciono anteriormente. Se requiere que los documentos estén vigentes para prestar el servicio de manera regular con el fin de proteger a los usuarios y en general, ya que al contar con estos documentos se garantiza que la unidad no sea *pirata* y que el operador cuente con tarjetón y licencia de conducir con el fin de garantizar que el operador esté efectivamente facultado para realizar dicho trabajo.

Un importante problema general, para el transportista y los usuarios es la *tarifa*, que el transporte público juega un papel importante a través de los costos que este tiene y de su incidencia en los ingresos que pueden erogar los trabajadores para acceder al mismo.

La accesibilidad de un medio de transporte esta relacionada también al empleo, ya que es indispensable hacer gastos para el traslado, entonces la tarifa esta determinada por el costo del transporte que es definida por la distancia que tiene que recorrer el trabajador entre su hogar y el trabajo, e incide directamente en la manera como se determina el costo del transporte que afecta en el bolsillo del trabajador. (R. Ramírez; 2009)

La tarifa es el monto que se cobra por la prestación del servicio de transporte público, que es lo que pagan los usuarios y que fue ajustada en el 2013 después de realizarse un análisis de las peticiones presentadas por diversas organizaciones de

transportistas y también por el incremento constante del combustible, el ajuste de tarifas para el transporte público concesionado quedo de la siguiente forma:

En microbuses y vagonetas el costo será de \$4.00 para una distancia de hasta 5 kilómetros; de \$4.50 para una distancia de 5 a 12 kilómetros; y de \$5.50 para una distancia de más de 12 kilómetros. En autobuses el costo será de \$5.00 para una distancia de hasta 5 kilómetros y de \$6.00 para las de más de 5 kilómetros. (03 de Abril, 2013, disponible en la web; www.setravi.df.gob.mx)

Las tarifas también son determinadas por el jefe de gobierno y pasan a ser obligatorias para todos los concesionados y prestadores de servicio. Esta disposición resulta ser obligación del estado para tratar de equilibrar el gasto que se tiene de combustible y la constante alza de precio, pero no hay una análoga elevación del salario mínimo, lo cual genera un conflicto entre usuario y operador de microbús, porque el usuario siente que el operador le quita más dinero que el que debería pagar por el servicio.

Durante el trabajo de campo ha tenido la oportunidad de observar el incremento de la tarifa, y junto con ello el problema que se generó entre usuario y operador de microbús, ya que existió gente que no contaba con la nueva información del cambio de tarifas lo cual representó un constante conflicto, por la falta de información crea una toma de decisiones y actitudes erróneas, pude observar una serie de reclamos excesivos y lacerantes hacia el operador, que solo cumplía con el actual lineamiento establecido. En el transcurso de estos altercados existieron agresiones verbales y físicas por parte de los usuarios en contra de los operadores, pese a que existían carteles con las nuevas tarifas pegadas en un lugar visible el usuario no lo tomó en cuenta.

Además de la falta de información de los usuarios, se adjuntó otro problema relacionado con el de la tarifa. La información difundida por el gobierno fue la modificación de la tarifa, sosteniendo que además de equilibrar el excesivo aumento del combustible sería también una manera de que los operadores de microbús recibieran un “ingreso mayor” y con ello mejoraran el servicio y le dieran un mayor mantenimiento a la unidad. Pero el conflicto que de ello se deriva se expresa con la pregunta siguiente. ¿De qué manera se llevaría acabo 1) mantener el constante consumo de combustible, 2) darle mantenimiento a la unidad, 3) tratar de obtener un salario con el cual pueda mantenerse y mantener a su familia *sin un ingreso constante?*

Es importante que recordemos que la ganancia depende de las vueltas que se den en la ruta, las cuales ya están establecidas (de 4 a 6 vueltas máximo por turno) y por supuesto del pasaje los cuales lo generan los usuarios, esto solo tomando en cuenta el conflicto de estos operadores. Siempre se tiene que hacer un esfuerzo para conseguir un ingreso mayor, y como la unidad es rentada, primero se trabaja para sacar la cuenta del patrón y después para sacar el gasto diario o visto de otra forma su salario. Pero ahora del lado de los usuarios ese incremento de \$0.50 centavos o \$1.00 peso es una problemática dentro del ajuste de la economía ya que a largo plazo resulta un gasto más el poder trasladarse, sin que se pueda elevar el salario mínimo. El resultado es un conflicto de postura, dado que por pagar más el usuario exige un mejor servicio del que ya se tiene, pero ¿de qué manera exige? si, como lo vimos anteriormente, existe la problemática entre usuario y unidad en la cual el usuario es parte del descuido y maltrato del que es objeto la unidad de transporte.

El actual cambio de la tarifa del pasaje no cambia el estado deteriorado de las calles, ni la falta de infraestructura en las vialidades, tampoco el tránsito lento en horas pico, ni el problema de inundación por efecto natural, y tampoco los accidentes que a diario ocurren. En suma, se olvidan que esa diferencia monetaria no cambia las condiciones generales de lo que es un servicio público y colectivo, cuya función es la de transportar de un punto a otro al usuario.

Algo que también se olvida respecto a este trabajo es por supuesto la condición laboral y de vida del operador de microbús, el cual es una pieza fundamental para el desplazamiento constante de usuarios y el cual es el motivo de esta investigación.

Las formas de contratación y remuneración de estos operadores de microbús los obligan a trabajar en condiciones precarias y a la utilización de múltiples estrategias para tener más pasajeros y a su vez mayor remuneración, donde se manifiesta que el sistema de transporte público es como un sistema de competencia con reducidas ganancias. Junto con lo anterior es necesario entender por lo que están pasando estos operadores de microbús, incluyendo el miedo de que pueda desaparecer su fuente de ingresos por parte de las incipientes medidas de modernización de las unidades. La mayoría de estos operadores ya no buscan otro trabajo por su edad y por sus estudios, dado que ninguna empresa contrata a personas mayores de edad y de igual forma la falta de estudios no les ayuda en conseguir otro tipo de contratación.

Este empleo precario de operador de microbús implica un beneficio para ellos ya que en teoría tienen libertad por trabajar con pausas si así lo desean. La retribución económica igual forma parte de estos beneficios, pero de igual forma las desventajas de este empleo precario son las jornadas laborales extensas, los problemas de salud y el riesgo que presenta este trabajo de operador que equilibra los “beneficios” de este trabajo. El futuro de los trabajadores del transporte público microbús a largo plazo parece ser “prometedor” ya que mientras los usuarios demanden el servicio, el operador tendrá trabajo. Esto porque el metro y metrobus no tienen el mismo alcance que tiene el microbús que llega a lugares que los anteriores no podrían llegar dado que las colonias y unidades habitacionales se encuentran alejadas de las avenidas de mayor tránsito. Y aun si desaparecieran las unidades viejas, estas serían remplazados por algo similar sino es que solo se le agregarían mejoras en materia de desarrollo tecnológico, los operadores permanecerían entonces dentro del transporte público, pero con unidades diferentes.

Condición institucional del transporte concesionado

En el distrito federal el transporte público concesionado representa uno de los principales medios de transporte entre los usuarios que se complementa con el uso del metro de la ciudad de México, ya que en cada estación y al final de las doce líneas se encuentran paraderos de microbús los cuales concluyen e inician el traslado de los usuarios

La Secretaría de Transportes y Vialidad muestra que existen alrededor de 100 rutas y más de 1 100 ramales de transporte público que operan a través de concesionarios transportando un aproximado de 9.6 millones de usuarios representando la mayor cantidad de viajes. Se estima que la flota de transporte público está integrada por 8,100 autobuses, 17,600 microbuses, 2,800 combis, 1,500 vagonetas (oficio STV/0244/12 de fecha 19 de junio de 2012, emitido por la Secretaría de Transportes y Vialidad). El desarrollo de este sistema de transporte público ha contribuido a la consolidación del trabajo informal de los operadores de microbús porque no está planificado, organizado y controlado por el gobierno ya que este solo proporciona concesiones a los dueños para el uso de las unidades, y las unidades pertenecen a propietarios privados que se afilian a alguna empresa para poder dar el servicio.

Junto con la escasa y mala planeación de la ciudad, la falta de equipamiento vial, el mal diseño de las calles y avenidas, el exceso de vehículos particulares y el poco respeto de las leyes y reglamentos por parte de los usuarios y automovilistas son factores que alteran el funcionamiento del transporte público. Y es un problema ya que en cualquier sociedad la movilidad tiene un papel importante porque permite la comunicación integra de los espacios y las actividades cotidianas permitiendo el desarrollo urbano. La importancia del transporte público se identifica mediante la combinación de tres factores: reducir el tiempo de traslado, la distancia y el número de pasajeros, siempre y cuando exista la oferta y demanda del servicio (Lizárraga, 2006).

Como ya lo mencioné, en la década de los noventas se comenzaron a sustituir vagonetas por microbuses ya que tiene una mayor capacidad de 25 personas aproximadamente aunque también depende de la unidad, cuyas dimensiones difieren por el año y la marca del fabricante, aparte sumando todas las personas que van de pie, si se mejoro en aspecto de cantidad de personas en una unidad pero se añadió el problema de la demanda ya que cada vez la mancha urbana crece rápidamente así que aun mejorando la oferta de transporte y ayudando al congestionamiento vial, el transporte público no alcanza a cubrir las necesidades de transporte de los usuarios. A su vez también trajo consigo la aglomeración de miles de unidades que se convirtieron, además del principal medio de transporte de los usuarios, en la fuente de muchos problemas por la falta de regulación y control de las mismas.

A pesar de esta situación el gobierno del Distrito Federal con el actual jefe de gobierno Miguel Ángel Mancera Espinosa ha iniciado una vez más un *programa para la renovación y el mejoramiento del transporte por unidades más modernas*, sustituyendo a los viejos autobuses y dándole capacitación y profesionalización anual a 50 mil operadores para mejorar el servicio. En uno de sus informes menciona lo siguiente “Vamos hacia la modernización del transporte público. Es una tarea conjunta del Gobierno, empresarios del transporte y por supuesto, de la misma ciudadanía. Vamos a consolidar nuestra forma de comunicación, de movilidad en esta ciudad”. (01 julio, 2013, disponible en la web <http://www.noticiasetuciudad.df.gob.mx/?p=60768#sthash.YYzQIQob.dpuf>.)

Esta *modernización* trataría de solucionar el problema como serían los modos de traslados de los usuarios y junto con ellos trataría de reducir el tiempo, pero se olvida de las longitudes que van de las zonas habitacionales a los empleos y servicios, los cuales se encuentran distantes y no cuentan con acceso vial confortable. De la misma forma la situación de las zonas habitacionales rompe con este mejoramiento, porque produciría problemas de integración vial alargando aún más el desplazamiento de los usuarios. Seguiríamos con la misma saturación en las vías de acceso y salida impidiendo de nuevo el funcionamiento de dichas unidades dejando los problemas viales en las horas picos de la misma forma. A este respecto, la autora Mónica Woywood señala como la interacción entre los patrones de flujo, el sistema de transporte y el sistema de actividades, es un fenómeno complejo que corre en diversos sentidos; el sistema de transporte está influido por el sistema de actividades pero a la vez este sistema de actividades está influido por el sistema de transporte, y ambos tienen influencia y son afectados por los flujos de transporte.

El transporte público ha jugado un papel muy importante en el proceso de urbanización teniendo claro que el transporte es un instrumento para la transformación urbana, pero este proceso de urbanización depende principalmente de la importancia que le asignan los actores como sería la administración, constructores, población, que intervienen en la transformación del transporte para que desde el principio se establezcan estándares de calidad en el servicio. En general, se ha demostrado que la inversión en transporte y la mejora en la estructura vial promueven y focalizan el crecimiento de los centros urbanos junto con una buena infraestructura de transporte colectivo, como es el caso del metrobus sistema de transporte que se encuentra entre los más amplios y usados de la ciudad ha provocado altos niveles de mejoramiento en cuestión de transporte público disminuyendo el congestionamiento y contaminación mejorando también los tiempos de traslado porque la velocidad de circulación es constante ya que cuentan con una vía concesionada exclusivamente para metrobus y en general la unidad brinda una buena calidad.

Pero aun con las mejoras que brinda el metrobus, éste trabaja complementándose con rutas de microbús que operan en paralelos los cuales acercan a los usuarios para que puedan acceder y hacer uso del metrobus.

En cuanto a calidad en el servicio de transporte público, la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal y su Reglamento reconocen el “derecho de las y los usuarios a

que el servicio público de transporte se preste de forma regular, continua, uniforme, permanente e ininterrumpida y en las mejores condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia”. Para ello, la Setravi es responsable de expedir manuales y normas técnicas en materia de diseño, seguridad y comodidad de las unidades destinadas a la prestación del servicio de transporte públicos apoyándose con las llamadas revistas correspondientes para los transportes públicos en donde se revisa que la unidad que presta el servicio se encuentre en buenas condiciones.

También dentro del Reglamento de Transporte del Distrito Federal precisa las obligaciones de las y los concesionarios en materia de calidad, entre las cuales se encuentran:

- Contar con una cobertura de seguro vigente de responsabilidad civil por daños y perjuicios a usuarios o terceros.
- Mostrar en el interior del vehículo las tarifas autorizadas, la matrícula, los números telefónicos de atención a usuarios y la licencia de conducir del operador.
- Operar únicamente en los recorridos, sitios y bases de servicio autorizados; mantener frecuencias de paso; y respetar paradas de ascenso y descenso, vialidades y carriles autorizados.
- Tratar con amabilidad y respeto a las y los usuarios.
- No llevar acompañantes en las escaleras de ascenso y descenso ni escuchar música a un nivel de volumen que pueda molestar a las y los pasajeros.
- Mantener la unidad libre de adornos que distraigan, dificulten o impidan la visibilidad de la o el conductor y pasajeros; y no portar leyendas o calcomanías en el interior de la unidad, salvo aquellas relacionadas con la prestación del servicio.
- No sobrepasar la capacidad del vehículo, circular con las puertas cerradas y respetar los límites de velocidad.

La normatividad establece la obligación de las y los concesionarios de recibir capacitación para desempeñar sus funciones, aspecto que resulta fundamental para garantizar que el servicio sea proporcionado con calidad y trato adecuado. El Reglamento de Transporte del Distrito Federal dedica una sección al tema de la capacitación de todas las personas involucradas directa e indirectamente en la prestación del servicio de transporte público, así que pasa a ser un requisito indispensable para este servicio. En este sentido, es facultad de la Setravi crear un centro de estudios y capacitación para el transporte y vialidad, e instrumentar las acciones correspondientes para hacer efectivos los programas y cursos de capacitación.

Capítulo 3

Los operadores de microbús en el Distrito Federal: un trabajo precario

La precarización dentro del trabajo actual de los operadores de microbús está marcada por el hecho de que no cuentan con una legislación laboral que respalde el trabajo que realizan junto con la carencia de servicios como son: la falta de contrato, prestaciones, seguridad social y lo más relevante la falta de un salario o remuneración fija. Tomando en cuenta lo anterior es necesario definir que es trabajo precario y de ahí plantear un concepto que se adecúe con la investigación realizada, para ello se tomaran en cuenta las ventajas y desventajas del trabajo que realizan estos operadores.

Hablar de precariedad laboral implica considerarla como una mezcla de ideas y factores que la conforman por un lado la flexibilidad, y la desregularización por parte del gobierno, y por el otro, como un proceso de exclusión social y de una ciudadanía que se encuentra bajo presión, por la falta de un empleo formal u otros factores se conducen hacia la precariedad del trabajo. La competencia laboral que existe actualmente, causa sueldos muy bajos, junto con el carácter temporal de los contratos de trabajo. Este modelo de contratación temporal es utilizado de forma masiva en el nuevo modelo social de las relaciones de trabajo. A causa de este modelo de trabajo, cada vez se generan más desempleos e inseguridad, que afecta los ingresos económicos de las personas sujetas a estos contratos temporales, generando una movilidad muy alta en el mercado laboral, ya que los trabajadores sufren cambios constantes, de manera que incrementa la demanda de un trabajo barato y flexible.

Gran parte de estos trabajos son realizados porque las personas que los desempeñan no cuentan con estudios superiores, únicamente cuentan con la educación primaria, secundaria y en algunos casos con preparatoria terminada o universidad trunca. Aunque existen también operadores dentro de estas rutas que cuentan con una licenciatura, pero como ya lo mencioné, la falta de trabajo formal o los trabajos mal pagados orillan a estos profesionistas a trabajar de manera precaria en estas rutas. Por lo tanto, el trabajo precario que desempeñan se debe únicamente por no estar dentro de las condiciones que marca la ley y no se refiere a su preparación y nivel educativo. Otro elemento de la precariedad es la

retribución salarial que se obtiene siempre por el trabajo realizado y muchas veces resulta insuficiente para cubrir las necesidades mínimas vitales que permitan a una persona poder sobrevivir. Sin embargo la remuneración o el salario que perciben dentro de este trabajo precario les ayudan a mantener a su familia porque el sueldo que ganan es neto y no tienen deducibles, por lo que no pagan impuestos. La jornada de trabajo se puede percibir como precaria porque tienen que trabajar a tiempo parcial diariamente, lo que les impide lograr la retribución necesaria o tener en cambio que trabajar jornadas de trabajo muy superiores a la legal para poder conseguir el salario necesario, esto como consecuencia de tener un sueldo muy bajo.

Pero teniendo estas nociones de precariedad aun la definición aún sigue siendo ambigua y multifacética, existen cuestiones muy complejas que llevan a que esta noción de precariedad se manifieste de formas muy diferentes. Ya que las condiciones que se viven y están presentes dentro del trabajo precario se encuentran en una zona intermedia entre lo formal y lo informal. Con la diferencia de que en lo formal exige una diversidad de funciones dentro del empleo y se tiene seguridad social por el empleo que desempeñan y los ingresos que perciben son regulares porque existen deducibles; y dentro del trabajo informal que se asemeja a lo precario se distingue por sus diversas facetas en la duración del empleo, una relación de trabajo ambigua, la imposibilidad de gozar de la protección social y los beneficios que por lo general la ley otorga. Este conjunto de medidas arrebatan al trabajo su valor y generan cambios tanto económico, social y moral, teniendo como consecuencias el empobrecimiento de los trabajadores, la degradación de la calidad de vida, la descomposición del ambiente social y laboral en el que se rodean. La degradación que surge dentro del trabajo incluye su flexibilización, su empobrecimiento y la reducción del precio que genera la fuerza de trabajo. Con la modificaciones entorno al ámbito laboral produce que los dueños demanden más libertades, incluidas las de contratar y despedir trabajadores sin que les cueste; pagarles menos si la competencia los obliga a reducir sus costos de producción; reducir o eliminar el servicio médico, utilidades y pensiones, ellos lo hacen sin impórtales que existe una familia la cual se sustenta del salario percibido por el trabajo desempeñado. Estas prácticas orillan a las personas a buscar un trabajo precario, informal y flexible que se adecua con sus necesidades.

Para hacer realidad esas libertades, los derechos de los trabajadores estorban y por tanto deben cambiar o desaparecer de ahí que durante la promoción de las actuales reformas laborales, los empresarios, los gobiernos y ciertos sindicatos argumentaron que la reforma tenía como objetivo reducir el desempleo, pues al ser más barato contratar y despedir trabajadores se crearían más puestos de trabajo. El resultado de esta reforma laboral fue que no se crearon más empleos y la proporción de trabajadores con desempleo creció y el trabajo precario se multiplicó. Esta idea generalizada hace prescindible al trabajador, y la ganancia que percibe depende cada vez más de su fuerza de trabajo, así que cada trabajador es menos importante y necesario en cualquier trabajo ya sea precario o formal. La reforma laboral es una demanda de los empresarios, no de los trabajadores, y la necesitan para reducir los costos asociados al uso de la fuerza de trabajo (prestaciones, indemnización por despido, seguridad social) para elevar o sostener su ganancia. Los contratos basura o comúnmente llamados contratos temporales que se basan en tres y hasta seis meses, reducen la proporción de trabajadores con acceso a base en el empleo y por tanto al disfrute del resto de las prestaciones consideradas en la Ley. Es por eso que estos operadores de microbús no buscan cambiar de empleo, ya que es flexible, tienen un ingreso diario el cual depende de su desempeño pero mantienen la esperanza de que después de algunos años puedan obtener su propia unidad para poder rentarla y así poder tener ingresos cuando estos sean mayores de edad y no puedan desempeñar ningún trabajo. Un ejemplo de esto salió a relucir en las entrevistas realizadas en campo a los informantes. La mayoría tiene en mente juntar dinero para poner un pequeño negocio o para comprar una unidad y vivir de la renta de la misma. La mayoría de las entrevistas realizadas en campo arrojaron un resultado similar:

...Desde los 15 años que me enseñó a trabajar mi papá me gusto esto lo de la manejada, así a los 20 años mi papá me enseñó a trabajar en el microbús y de ahí me empecé a dedicar a ser operador de microbús, porque la escuela nomás no se medio porque yo era de esos chavos que les gustaba el desmadre y pues si no hubiera aprendido a manejar no sé que hubiera sido de mí... pensar en dejar esto para trabajar en una empresa o fabrica y que me exploten por un salario quincenal no gracias jajajaja...aparte no tengo la experiencia ni la habilidad para hacer otro trabajo que no sea relacionado con la manejada porque es lo que hago y lo que he hecho y haré toda mi vida... ahora pues

solo me queda ahorrar para que cuando ya no pueda trabajar pueda tener por fin mi propia micro y dejársela a mis hijos como patrimonio eso y la educación es la mejor herencia que les pudiera yo dejar. (Cesar, ruta 11; 2013)

Para los jóvenes que inician o tienen poco tiempo en este trabajo la respuesta no fue muy alejada de la anterior aunque presenta una proyección diferente:

...La neta me metí a trabajar desde los 12 años de chalan de mi tío y pues lo veía que siempre tenía dinero y siempre se invitaba los chescos y las chelas cuando quería... y pues también se compraba sus cositas y fue cuando decidí que esto de la manejada dejaba y dije tengo que aprender... si estudie la prepa pero no la termine porque apenas cumplí los 18 años y saque mi licencia de conducir y como ya le sabia a esto de la micro por mi tío, pues me la prestaba entre semana cuando no había mucho pasaje para que aprendiera bien, y después le compro la micro a su patrón y desde ahí me la renta el wey... pues la verdad luego si pienso dejar esto porque luego hay días en que no sale varo solo sale para la cuenta y para un chesco... y es cuando pienso que estaría mejor un varo asegurado cada 15 días pero no ma... después al siguiente día sopas! Salgo bien rayado con el varo y pues ya no me dan ganas de dejar la chamba... solo junto un varo pongo un negocio de lo que sea pa´ sacar más varo y después comprarme mi micro, pero de esas chidas de las nuevas pa´ sacar más varo porque la gente le gusta lo nuevo... (Leopoldo ruta 10; 2013).

Trabajos de necesidad: precariedad y explotación laboral entre los microbuseros

La actividad laboral del operador del transporte público microbús, se ha ido construyendo sobre bases un tanto “informales”, que han reproducido la precariedad de su trabajo; el cual vincula la corrupción, la informalidad, la falta de regulación y control, y la avaricia de muchas personas han creado efectos negativos hacia este trabajo. El trabajo realizado por el microbús se ha caracterizado como una forma de explotación donde prevalecen relaciones de subordinación por medio de la cuenta, ya que esta es la condición por el cual el operador esta sujeto a su patrón que por si fuera poco trabajar en estas jornadas de trabajo tiene que pagar por el préstamo de la unidad. Su proceso de trabajo es

fragmentado ya que no todos tienen las mismas condiciones, existen una serie de condiciones que modelan la relación de trabajo.

Uno de los puntos que puedo más que asegurar y sustentar dentro de mi investigación y la cual presente desde el principio de mi proyecto, es su forma de contrato laboral basadas solamente en la lealtad⁴, confianza⁵ y principalmente la amistad⁶; por la simple razón que su contrato de trabajo se sostiene solamente con apalabrarse⁷ eliminando así los contratos formales, recordando que los contratos son documentos en los que se establecen los derechos y obligaciones de un trabajador en relación a un patrón.

La ley federal del trabajo señala que existen tres tipos de contratos: Contrato individual de trabajo (Art. 20 LFT), Contrato colectivo (Art. 386 LFT) y el Contrato ley (Art. 404 LFT) pero ninguno de los cuales se presenta en la relación patrones-operadores dentro de la ruta 10 y 11, aún tomando en cuenta que es un trabajo que contiene, salarios, jornada de trabajo, capacitación y adiestramiento. La función que desempeñan es parte central del desarrollo de una ciudad y para la mayoría de la población y en especial de está porque el transporte público es el único medio para trasladarse y así poder acceder a su empleo, educación y servicios públicos.

La prestación del servicio de transporte concesionado se basa principalmente en tres actores 1) el concesionario, dueño de las placas, los permisos para circular y operar el servicio de transporte público de pasajeros; 2) el dueño de unidad, que no necesariamente son los dueños de la concesión y las placas; 3) los choferes o conductores de las unidades

⁴ La lealtad es un corresponder, una obligación que se tiene con los demás... La lealtad es esencial en la amistad. Los conocidos se hacen amigos a través de la lealtad mutua. La lealtad es un esencial en la amistad que se ha desarrollado en el compromiso(<http://www.proyectopv.org/1-verdad/lealtad.htm>)

⁵ Confianza Cercanía, facilidad y sinceridad en el trato entre amigos, parientes u otras personas(<http://es.thefreedictionary.com/confianza>)

⁶ Amistad. La amistad es un afecto recíproco entre dos personas que no pertenecen a la misma familia, La amistad es confianza, honradez

⁷ Apalabrar. Llegar a un acuerdo o compromiso mediante palabras hasta el momento de hacerlo por escrito.

Una característica más de este trabajo precario es que en una sola ruta no existen pocos camiones por lo tanto no benefician al ingreso de los trabajadores. Ahora incluyamos que en este mismo camino se encuentren anexas otras rutas obviamente los ingresos y la pelea por el pasaje o el ingreso se intensificarán. En otros casos, estos trabajadores en ocasiones tienen un patrón a quien le entregan por día una cuenta por la renta de la unidad y en algunos casos también la renta de las placas para poder circular;, añadiendo que al final de la jornada de trabajo estos transportistas tienen que entregar aparte de la cuenta y el tanque lleno de gas lp para tenerlo funcionando al día siguiente y no perder tiempo yendo a recargarlo en la mañana que es cuando más pasajes puede haber.

Un aproximado de 17.9 millones de habitantes viven en la zona metropolitana del Valle de México. En ella se realizan casi 22 millones de viajes por día hábil, donde el Distrito Federal concentra 59% del total de éstos. Cerca de 15 millones de viajes se realizan en transporte público y 65% de ellos utilizan como principal modo de transporte el colectivo-microbús. Con un porcentaje inicial de 0.05%, el sistema de transporte público de carriles confinados, mejor conocido como metrobus, aumenta su presencia como un modo de transporte moderno que ha trasladado a más de 336 millones de pasajeros (450 mil por día) durante los cuatro años que lleva de funcionamiento (Encuesta Origen-Destino, 2007).

El servicio de transporte inicia y se consume diariamente de acuerdo a dinámicas sociales muy complejas ya que la Ciudad posee un recorrido de ida y regreso.

Los usuarios saben que este servicio de transporte otorga ventajas únicas que ningún otro posee. Un ejemplo sería el bajo costo del pasaje que representa comparándolo con el actual metrobus, la facilidad de poder abordar y descender de las unidades casi en cualquier momento y lugar de la calle dado que no cuenta con paradas exclusivas lo cual representa una ventaja a comparación del metrobus o el metro.

Otra ventaja sería que se puede encontrar cualquier microbús el cual te puede acercar o en su defecto llevar hasta el sitio al cual se desea trasladar , se convierte como la frase lo dice en “un mal necesario” ya que en la mayoría de los casos se prefiere pagar el mínimo del pasaje actual que es de \$4.00 a un máximo de \$6.00 pesos en lugar de pagar un traslado en taxi cuya tarifa o banderazo es de \$8.74, más el incremento de \$1.70 cada 250

metros o 45 segundos, o pagar el metrobus de \$6.00 pesos. (Información disponible en <http://www.setravi.df.gob.mx>)

Ese precio que se paga también se traduce en viajar un poco incómodos por ser uno más de los usuarios de la unidad y consigo trasladarse apretados, pero también se puede reducir el tiempo de traslado, dado que lo único que se busca en las horas pico ya sea en la mañana o en la tarde es trasladarse a su destino, vaya como vaya la unidad. Aunque también se podría poner un ejemplo de trasladarse en taxi, en este lo que se paga más que nada es la comodidad que el servicio, pero de igual forma se excede por la cantidad monetaria ya que el incremento de la tarifa es por segundo.

Obviamente los usuarios prefieren salir más temprano de sus hogares e irse apretados que salir tarde y pagar más de lo que se gastaría en el transporte público. Un dato recolectado dentro del trabajo de campo y que se obtuvo después de aplicar una entrevista a los usuarios en las bases de estas unidades fue el hecho de que prefieren esperar el tiempo que sea para poder trasladarse “cómodamente” en un asiento de la unidad pagando la tarifa autorizada, que trasladarse parados esto únicamente cuando los trayectos son largos ya que si es un tramo pequeño dentro de la ruta esto no importa; a su vez muchos usuarios salen de sus hogares más temprano dado a que la mayoría de los operadores empiezan a trabajar a las 4:00- 4:30 am, por lo tanto se pueden trasladar aproximadamente de las 5:00-6:00am sin que este saturado el transporte y las vialidades por donde circulan a diario millones de personas y vehículos .

Un caso que es necesario resaltar es que sin duda el nivel económico de la mayoría de los pasajeros es muy baja por lo cual se ven obligados a trasladarse en estos microbuses por que no puede pagar otro medio de transporte como sería el metrobus o taxi por cada viaje que realizan.

Por lo cual para algunos usuarios es en realidad una ventaja que exista este medio de transporte –microbús- y con una mínima tarifa de \$4.00 pesos; los usuarios también comprenden que en realidad el problema de traslado no depende en si de los microbuses ni de los operadores de microbús sino que el problema es propio de la mala infraestructura de las calles que se tiene en la ciudad sumándole la acumulación de los taxis y vehículos particulares de los demás habitantes de la misma.

Otro de los casos que se mezcla en este transporte es la inseguridad que se genera por parte de los mismos usuarios ya que entre ellos se encuentran los delincuentes sumándoles el deterioro de la unidad que en su conjunto ponen en riesgo la integridad de los usuarios, pero esta experiencia de estrés y miedo que se tiene diariamente se ha convertido en algo cotidiano para los usuarios en su traslado rutinario de la casa al trabajo o de la escuela a la casa.

Recalcando que las unidades de microbús sean un mal necesario son las situaciones cotidianas de saturación que sufren estas unidades por parte de ambas partes usuario y operador ya que este problema es ambas partes; porque si los usuarios se aglomeran por tomar una unidad que se dirija a su destino a ellos no les importa ir “colgados” porque su único fin es trasladarse sea como sea para llegar temprano ya sea a la escuela-trabajo o en su defecto el regreso a casa, de igual forma el operador en algunas ocasiones contribuye a esta acción ya que se espera a que la unidad se encuentre llena para trasladarse un poco más rápido pero recordemos que el traslado se realiza sobre una ruta trazada estratégicamente para el continuo flujo de pasajeros.

Aún si se trasladara llena nunca llegaría a su destino llena y mucho menos con la mayoría de los usuarios que ascendieron al principio por que en si la actividad es de ascenso y descenso continuo no lo permite. Puede ser que en un lapso de veinte minutos la unidad se encuentre saturada pero pasados esos veinte minutos la unidad puede quedar completamente vacía y comenzar de nuevo con la saturación porque los usuarios prefieren en algunas ocasiones dependiendo de la hora en la que se encuentren una unidad vacía a una saturada, aun así el ciclo que sufren estas unidades jamás descansa.

En los paraderos o lanzaderas donde se localizan estas unidades también son lugares de trabajo para otras personas que sin duda si no existiera este trabajo precario realizado por los operadores, estas personas no pudieran dar sustento a sus familias, que la mayoría de estas actividades son de orden informal como son los puestos de comida , puestecitos, puestos de periódico etc. ,que dependen tanto de los operadores de microbús como de los usuarios que a diario se dan lugar en estas zonas.

Un caso de esto es el doble empleo que tiene un checador de microbuses en las tres bases o lanzaderas de la ruta 10 que aparte de su empleo informal de checador, cuenta con un “puesto” entre comillas porque no esta permitido que esta persona venda en estos

paraderos, así que es de forma clandestina la venta de yogurts y desayunos sencillos que le ayudan en el continuo gasto con su familia y que a su vez es una ayuda para los usuarios y operadores de microbús.

Los operadores del transporte público dependen tanto de la unidad como de los usuarios, por lo que comparten la idea de mejorar el servicio y la vista de la unidad, siempre y cuando el gobierno les contribuya de cualquier manera en esta causa. Porque se ha puesto en tela de juicio si deben o no estar presentes en la vía pública, por diversas cuestiones una de ellas y que más aqueja es la congestión vial que generan las unidades así como la problemática que persiste entre operador- usuario.

Por lo que en el siguiente cuadro comparativo tratare de explicar como se ve el problema (obligaciones – problemas) desde dos perspectivas, la del usuario y la del operador; esta información recolectada en el trabajo de campo realizado.

| Operador vs usuario | |
|--|---|
| Obligaciones | Problemas |
| Respetar los límites de velocidad y conducir siempre por las vías destinadas. | El usuario exige rapidez para llegar a su destino molestandose si se queda en fila en un solo carril. |
| Ascenso y descenso. Exclusivamente en paradas autorizadas y cuando el vehículo no esté en movimiento. | El usuario no toma en cuenta que las paradas solo pueden ser en las esquinas, y existen casos donde el usuario brinca de la unidad en movimiento. |
| Circular con las luces interiores. Encendidas cuando oscurezca, además de las exteriores. | Algunas unidades no cuentan con luces. |
| Circular sin vidrios polarizados, oscurecidos o con aditamentos que oscurezcan y que obstruyan la visibilidad. | Por protección del sol algunas unidades presentan polarizados o mallas protectoras |

| | |
|--|---|
| <p>Limpieza e Higiene. Cuidar su apariencia personal y la del vehículo.</p> | <p>La mayor molestia que presentan los operadores es que los usuarios dejan basura.</p> |
| <p>Ser cortés. Con los pasajeros y con los demás conductores al desempeñar su trabajo.</p> | <p>Estando en una vuelta de mucha afluencia los operadores pelean el pasaje para llevarse mayor remuneración.</p> |
| <p>El operador no podrá circular la unidad si se encuentra bebiendo, comiendo o fumando por respeto a los usuarios</p> | <p>Algunos usuarios piden permiso al operador para fumar dentro de la misma.</p> |

El conflicto que se tiene entre usuarios y operadores crea una crisis en el transporte por lo tanto esto debe de desaparecer para que exista un transporte digno y eficiente para los millones de usuarios que diariamente se trasladan en este transporte público que se mantiene como un servicio primordial ya que como se mencionó, gracias a este medio de transporte los usuarios -hombres y mujeres- llegan a su destino y satisfacen sus necesidades de traslado.

Una parte fundamental y que a su vez es necesario es que el operador este capacitado para ofrecer el servicio de calidad lo cual también sería un beneficio para el transporte en general del Distrito Federal, pero de igual forma dar capacitación con respecto de sus obligaciones y derechos mediante una institución facultada para ello dejando los papeleos y tramites como hasta ahora a la Setravi.

Por lo que me comentan mis informantes esta acción de convertir la ruta en empresa sería para regular dichas capacitaciones periódicamente. Desde su perspectiva, el gobierno lo hace porque en estos servicios públicos fluye mucho dinero el cual el gobierno quiere hacerse cargo...”y nos quieren quitar el dinero que ganamos por nuestro trabajo, por eso tratan de “mejorar” el servicio público...“(operador Ruta 10).

...Pero si quisieran en verdad mejorar el transporte público, en lugar de tratar de cambiar solo los camiones, nos deberían de dar en primer lugar una capacitación ejemplar porque es una responsabilidad este trabajo ya que trasladamos a personas que al igual

que yo tienen familia, en segundo lugar si quieren cambiarlo a empresa nos deberían de pagar mucho mejor que lo que ganamos por nuestro trabajo diariamente por lo que deriva trabajar con personas , en tercer lugar todo el dinero que nos quitarán no va a servir para mejorar ni para invertir en el servicio si no que todo quedara en sus bolsillos , a lo que pedimos como todo operador de esta ciudad seria que fuera una camino exclusivo como el del metrobus con un asfalto sin baches donde se pueda conducir sin ningún problema, y no estar esquivando cada dos metros un bache , por eso es que el metrobus es eficiente porque tiene un carril confinado... (Arturo gallegos “arturin” 32 años).

De igual forma el sistema de transporte público metrobus tiene defectos según unos informantes clave que forman parte de este sistema me mencionaron, es mucha la tecnología que presenta y ocupa el metrobus pero todo el dinero que sale del metrobus no se ocupa para el mantenimiento de estas unidades, ya que se encuentran unidades descompuestas en todos los paraderos que existen.

La propuesta de modificar la ruta a una empresa fue dicha “El candidato del Movimiento Progresista al Gobierno capitalino, Miguel Ángel Mancera, el cual propuso la desaparición total de los poco más de 22 mil microbuses y su sustitución por unidades de transporte ecológico agrupadas en empresas y que tengan conectividad con todos los servicios del transporte público en DF... *"Se tiene que cambiar el concepto a una empresa de transporte público; avanzar en la transformación de los microbuses a un sistema de transporte eficaz y moderno y en las partes donde no caben autobuses de 12 metros, implementar un transporte mucho más pequeño", dijo*⁸

Aunque esto solo fue remarcado por Miguel Ángel Mancera porque la Secretaria De Transporte Y Vialidad (Setravi) señaló que lanzaría cuatro nuevos corredores de transporte público, los cuales sustituirían por lo menos mil microbuses por autobuses nuevos⁹

⁸ <http://noticias.terra.com.mx/mexico/estados/plantea-mancera-transformar-micros-en-df,c39842405df07310VgnVCM4000009bcceb0aRCRD.html>

⁹ Modernizan cuatro rutas, sustituirán microbuses por autobuses, abril 25, 2012 by monitoreo, Filed under Distrito Federal, Excélsior, Prensa

Pero también se dijo Durante 2012 que serian puestos en marcha cuatro nuevos corredores de transporte público, en los que serán invertidos 600 millones de pesos para sustituir dos mil microbuses por autobuses de mayor capacidad y menos contaminantes, anunció el director de Nacional Financiera (Nafinsa), Héctor Rangel Domene.¹⁰

Esto creó un desconcierto en estas ruta la cual me informan que se difundió rápidamente esta noticia, por lo que hoy en día se a generado una incompatibilidad entre los operadores y sus supuestos representantes, quienes se han enemistado entre ellos mismo, me informan por ver quien se queda con el mejor puesto dentro de esta empresa y los operadores tienen una confusión porque sus patrones son los únicos que tiene relación directa con los representantes de la ruta y estos no les han informado nada al respecto de como quedaría conformada la nueva empresa.

En una entrevista que se le realizo al anterior jefe de Gobierno, Marcelo Ebrard explica lo siguiente "Lo que proponemos son que estas empresas de transporte funcionen como ha sido hasta el momento. Al crear una empresa ya no tienes que cumplir una cuota, ya no tienes que ver lo de la gasolina porque de eso se encarga la empresa y los operadores tienen un trabajo fijo, salario y prestaciones". (Entrevista dirigida por Arturo paramo del periódico Excélsior)

Pero está confusión de cambiarlos a empresas y la sustitución de microbuses viene de mucho atrás basándonos en el actual y anterior jefe de gobierno a continuación presentando notas periodísticas en relación al tema y la problemática presente.

También se planteo que al cambiar estas unidades siguieran los pasos del metrobus con el carril confinado así que se trato de implantar un programa el cual se aseguró que aún cuando el programa que contempla los carriles confinados en los nuevos corredores el transporte público esta no seria funcional ya que si se le ubica en el costado derecho de la vialidad tendría problemas con los otros vehículos, y presentarías choques como los que presenta el metrobus.

¹⁰ Nacional Financiera aportará los recursos para que entren en operación antes de que concluya el presente año, [Excélsior](#), [Prensa](#)

Ejemplo de ello, es el Corredor “Cero Emisiones” del Eje Central, donde los trolebuses disminuyen su velocidad por el congestionamiento vial y a que otros vehículos invaden el “carril semi confinado” para poder tener acceso a las entradas de los estacionamientos, o bien para dar vuelta a la derecha en algunas calles o avenidas.

Durante su participación en el IV Seminario Internacional “El Derecho a un ambiente sano en las metrópolis Ciudad de México”, el director de políticas del Centro de Estudios del Transporte, Roberto Remes Tello, criticó que en las últimas administraciones gubernamentales el número de vehículos ha crecido porque los gobiernos han favorecido la infraestructura, la cual además se impone a cualquier costo, pero se sigue haciendo porque es símbolo de desarrollo.

Mientras que al transporte en el Distrito Federal lo calificaron de malo, viejo e insuficiente para la demanda de millones de capitalinos que diariamente se trasladan de su casa a su centro de trabajo, escuelas y negocios.

Por esa situación, advirtieron que en calles y avenidas de la ciudad se registra un mayor número de accidentes y congestionamientos viales, “taponeando” diferentes partes de la capital en horas pico o ya sea en cualquier hora del día, generando con ello contaminación.

Criticó las crecientes construcciones de puentes y segundos pisos que además se impusieron a costa de la inconformidad y afectación a los habitantes y al medio ambiente de “La Malinche”, La Loma y Tarango, con lo que se deja de lado al individuo.

Reconoció que en el DF se instrumentaron proyectos para promover otras formas de movilidad y disminuir el uso del auto como Ecobici, las ciclopistas y los parquímetros, más redes del Metrobus y la Línea 12 del Metro, sin embargo, estos no han logrado frenar la creciente motorización de la ciudad, ni ofrecer una movilidad digna a los habitantes y esto fomenta también que el transportarse en un auto propio siga considerándose como una solución a pesar de las implicaciones y costos. (A. Cruz; 2012).

Así que la problemática se mantuvo y se presentaron ideas y opiniones como la siguiente. El Poder del Consumidor (PC) al Gobierno capitalino realice ajustes al programa

de “Modernización y Movilidad del Sistema de Transporte Público Concesionado”, a fin de garantizar la eficiencia de este servicio en los 18 corredores viales que se pretende respaldar con recursos federales.

Asimismo, el director de Transporte eficiente y Calidad del aire del PC, Gerardo Moncada, aseguró que el reemplazo de los microbuses por autobuses en el DF, “no ha logrado reducir los tiempos de traslado”, aspecto vital para lograr el objetivo planteado por el mandatario local, Marcelo Ebrard, en su reciente visita a Italia: “Que los automovilistas dejen estacionado el coche y usen el transporte público”.

Para ello, destacó el directivo del PC, un factor básico es garantizar que las velocidades de los autobuses sean en promedio de 25 kilómetros por hora, en condiciones seguras para usuarios y peatones. “Esto significa garantizar que cuenten con carriles exclusivos, los cuales no sean obstaculizados por congestionamientos, comercio ambulante, carga y descarga de productos, entrada y salida de vehículos particulares o por coches estacionados”, comentó el directivo. (H. Cruz López; 2012).

Por lo que también se presentó la idea de que era necesario incrementar la tarifa de los microbuses para que se pudieran mantener y mejorar la unidad con esos ingresos, así que se contestó de esta forma: Conceder un incremento al pasaje de los microbuses provocará una enorme inconformidad social y convulsión en la Ciudad de México, advirtió Armando Quintero Martínez, titular de la Secretaría de Transporte y Vialidad (Setravi).

Enfaticó que en lo que respecta al Metrobus y Ecobús, “al ser transportes nuevos, el capitalino privilegia la modernidad y no protesta”. Al salir de su comparecencia en la Asamblea Legislativa del Distrito Federal (ALDF).

En este sentido, agregó que la dependencia ha revocado 2 mil 857 licencias, mientras en proceso de audiencia están mil 612, las cuales, lo más seguro es que se logren consumir y se suspendan. Ratificó que actualmente se promueven por parte de la Secretaría de Transporte y Vialidad, proyectos como la línea 12 del Metro, los corredores Cero Emisiones y de transporte. Negó que existiera en su administración la venta de concesiones para transportistas y hasta el momento no hay un solo empleado o funcionario involucrado en este asunto. (Alberto González. Justifica Setravi negativa al incremento en la tarifa de los microbuseros. El sol de Mexico.2012)

En octubre del 2012 cuando aun se encontraba como el jefe de gobierno del Distrito Federal, Marcelo Ebrard Casaubon; menciono que mientras los choferes de microbuses no cuenten con la capacitación debida y las unidades no mejoren su servicio en beneficio de la población, no habrá aumento en la tarifa de transporte. Aclaró que dicho incremento se autorizará siempre y cuando sus operadores cambien sus vehículos a autobuses. “Tarifa diferente sería para quien se cambie a autobuses, (quien) invierta en autobús se debe autorizar tarifa superior, pero si tiene microbús y lo quiere cambiar no creo que se autorice una tarifa diferente”, también precisó que la capital del país cuenta con un servicio eficiente y de calidad como es el Metro con un costo por viaje de tres pesos y el Metrobus cuya tarifa por viaje es de cinco pesos, “entonces no habría ninguna razón por la cual autorizar una tarifa más elevada (a los microbuses)”.(Ebrard rechaza incremento a tarifa de microbuses octubre 19, 2012)

Precisamente el director del Metrobus, Guillermo Calderón, indicó que “hoy son de más de 115 mil viajes en automóvil que se han dejado de hacer porque los propietarios han decidido usar el Metrobus y lo hacen por una sencilla razón, les es más rápido y más económico usar el Metrobus que usar su automóvil”.

Destacó que el crecimiento ha sido exponencial, pues en 2006 se transportaban sólo 220 mil pasajeros diariamente, y ahora son 760 mil y es que en los últimos seis años se construyó la ampliación de la Línea 1 de Insurgentes hasta El Caminero, la Línea 2, de tepalcates a Tacubaya, la Línea 3 de Tenayuca a Etiopía y la 4 del Aeropuerto a Buenavista.

“Hemos transportado en estos siete años, 820 millones de pasajeros y lo hemos hecho de forma rápida y segura. Metrobus cuenta hoy con 95 kilómetros, iniciamos con 20, esta es una expansión sin precedente para sistemas equivalentes en el mundo.”

El funcionario recordó que el Metrobus fue el primero en introducir exitosamente en la ciudad la tarjeta de prepago, de las cuales ya están en uso más de nueve millones y que “en términos de tiempo en el traslado, en general nuestros usuarios invierten 40 por ciento menos en estos traslados que lo que hacían anteriormente y también hay un ahorro en su economía”. (Arlette Gutiérrez.exelsior.2012)

Mientras tanto ya con el cambio de jefe de gobierno Mancera Espinosa declaró la urgencia que existe por reemplazar los microbuses por un transporte público moderno y eficiente que cumpla con estándares ecológicos.

Aseguró que es necesario un cambio del “concepto de transporte al de empresa de transporte público”, en donde los choferes ya no tengan que cumplir con una cuota o cuenta para así evitar las peligrosas carreritas, además de aliviar la presión para cubrir los gastos del combustible de la unidad. El planteamiento de Mancera Espinosa prevé que sea una empresa la que se ocupe del combustible y otra que se encargue de pagar a los operadores para que estos tengan un salario fijo.

El candidato de las izquierdas indicó que también se reordenará la existencia de tantos ramales y propuso incrementar en 105 kilómetros y al menos seis líneas más el sistema Metrobus. En una de las pocas declaraciones respecto al tema ratificó que en su administración terminará con los microbuses.

Explicó que le interesa terminar con esta idea de “un vehículo, un hombre”, y crear empresas por ruta. El cambio que esto permite es terminar con la competencia por el pasaje, donde los choferes reciben pago sin importar el tráfico o la cantidad de personas que transporten. Eso es en teoría, por supuesto.

No está mal la idea de acabar con el esquema de “un hombre-un vehículo”. Es necesario, pero de nada sirve si no se empieza por aplicar la ley frente al transporte público de la ciudad. Sean empresas públicas, concesiones o cooperativas. (Disponible en la web; <http://www.milenio.com/cdb/doc/impreso/9162493>)

Miguel Ángel Mancera, propuso la desaparición total de los poco más de 22 mil microbuses y su sustitución por unidades de transporte ecológico agrupadas en empresas y que tengan conectividad con todos los servicios del transporte público en DF.

“Se tiene que cambiar el concepto a una empresa de transporte público; avanzar en la transformación de los microbuses a un sistema de transporte eficaz y moderno y en las partes altas donde no caben autobuses de 12 metros, implementar un transporte mucho más pequeño”, dijo. “Lo que proponemos son que estas empresas de transporte funcionen como ha sido hasta el momento. Al crear una empresa ya no tienes que cumplir una cuota, ya no tienes que ver lo de la gasolina porque de eso se encarga la empresa y los operadores

tienen un trabajo fijo, salario y prestaciones”. (Disponible en la web; <http://www.animalpolitico.com/2012/11/tres-retos-para-un-mejor-transporte-p%C3%BAblico-en-la-gestion-de-mancera/#ixzz2E231U2Ha>)

En su totalidad los microbuses que circulan en la Ciudad de México son obsoletos , por lo que se pretende sustituir alrededor de 2 mil de estas unidades las cuales ya tienen más de 20 años de servicio por mil autobuses de alta tecnología.(Jesús Padilla Zenteno, Presidente de la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad) “Estamos hablando que en 8 meses sustituiremos estos 2 mil microbuses y sentaremos las bases para que la próxima administración cambie en su totalidad el parque vehicular iniciando así los ciclos de renovación vehicular, por lo que cualquier tipo de vehículo que preste servicio público, no podrá rebasar los 10 años de antigüedad, extinguiendo así a los microbuses” señaló.

Dijo que con la renovación de estos microbuses se contribuye con el medio ambiente al reducir alrededor de 75 mil toneladas al año de emisiones contaminantes y se reducirán notablemente los accidentes en los que están involucrados los transportistas.

Los novedosos autobuses contarán con características estándar, con sistemas de ayuda de explotación en donde se podrá realizar el conteo de ascenso y descenso de pasaje, sistema de GPS que permite en la pantalla de control observar en dónde está la unidad, a qué velocidad se desplaza, que operador la conduce, cuáles son sus condiciones de uso etc.

A continuación presentare el programa de Sustitución de Microbuses viejos por Autobuses Nuevos.

Es un programa para renovar los microbuses de modelo del año 1995 y anteriores, para mejorar la calidad del servicio y con ello elevar la calidad para beneficio y seguridad de los usuarios. También es un apoyo para el concesionario ya que el gobierno gracias este programa de sustitución proporciona un apoyo económico de 100 mil pesos como apoyo para adquirir una unidad nueva.

Pero esto suena tan sencillo el dar a conocer los planes para el mejoramiento pero no comentan que existen filtros que ayudan a seleccionar a los concesionarios que cuenten con documentación en regla, el conflicto que se vive en las calles y dentro del trabajo

precario de los operadores de microbús son que la concesión de la unidad le pertenece solo al dueño, pero la unidad pertenece a otra persona y consigo las placas de circulación pertenecen a otra persona, obviamente estas condiciones no son en general puesto que existen concesionario que si mantienen en regla todas las especificaciones necesarias para dar el servicio y que pueden entrar en esta convocatoria a continuación presento los requisitos tanto de la SETRAVI como el de las agencias distribuidoras, que se encuentran en la pagina de internet de SETRAVI.

Requisitos:

1. Ser titular de concesión o permiso para la prestación del servicio de transporte público colectivo de pasajeros.
 2. Ser propietario del vehículo.
 3. Entregar tu unidad actual, previo a la recepción del nuevo vehículo, para llevar a cabo su destrucción en el lugar, tiempo y forma que determine, al efecto, el fideicomiso o la Setravi.
 4. Presentar personalmente la solicitud, debidamente requisitada en original y 2 copias fotostática ante la Ventanilla Única del programa, acompañada con los siguientes documentos en original (para cotejo) y copia:
 - Identificación oficial vigente con fotografía y firma del solicitante. (Credencial de elector o pasaporte o cédula profesional etc.)
 - Comprobante oficial vigente de domicilio del solicitante: recibo de agua, luz, teléfono o predial, en donde se acredite por lo menos tres meses de antigüedad.
 - Título Concesión o Título permiso a nombre del solicitante.
 - Tarjeta de circulación.
 - Comprobante de propiedad del vehículo: factura a nombre del titular de la concesión o sentencia judicial.
 - En caso de cambio de motor comprobante de propiedad a nombre del titular.
- Requisitos Agencias Distribuidoras:

1. Copia de las concesiones para Servicio Público de Pasaje, de las que sea titular.
2. Comprobar solvencia económica.
3. Aval de un tercero con bienes inmuebles (en caso de que la operación lo requiera).
Comprobar solvencia económica y moral de aval.
4. No contar con antecedentes negativos en el Buró de Crédito.
5. Firma de ambos cónyuges, en caso de sociedad conyugal.
6. La solicitud que al efecto deba requisitarse ante la financiera que en su caso otorgue el crédito.
7. Cédula de la identificación fiscal.
8. Copia de actas de nacimiento, matrimonio ó divorcio.
9. Identificación oficial.
10. Comprobante de domicilio de concesionario y aval.
11. Copia de las facturas y tarjetas de circulación de las unidades con que cuentan.

De igual forma para los casos que mencione existe la posibilidad de que se realice la sustitución de forma individual pero sin apoyo económico por parte del gobierno los requisitos son los siguientes:

-Solicitud de sustitución de Unidad dirigida a Lic. Mateo Noé Figueroa Vega, Director Técnico y de Fomento al Transporte, mencionando la ruta y el ramal.

-Copias de:

- o Título concesión y/o permiso, Cesión de derechos u otro documento.
- o Factura del vehículo a dar de alta "Endosada"
- o Factura del Vehículo que causará baja*.
- o Tarjeta de circulación del vehículo que causa baja
- o Identificación Oficial (IFE)
- o Homologación de la Unidad (Autobuses y Vagonetas)

*En caso de no contar con la factura, poner en su escritorio el motivo por el cual usted no cuenta con dicho documento.

Capítulo 4

Etnografías y hallazgos del trabajo de campo

En este capítulo muestro la investigación que se realizó en la ciudad de México en las delegaciones de Iztacalco e Iztapalapa delegaciones en donde se encuentran los lugares de estudio que por su proximidad me benefició en la búsqueda de mi investigación, la cual se delimitó en las rutas siguientes: Ruta 10 plaza oriente- metro xola¹¹, delegación Iztacalco y la Ruta 11 Sta. Cruz meyhualco- metro Zaragoza¹², delegación Iztapalapa, estas rutas fueron seleccionadas en primera instancia para hacer una comparación ya que la primera ruta es relativamente corta, pero con muchos beneficios ya que en su ruta programada pasan por lugares muy demandados de los cuales dos lugares con mayor relevancia son los metros Iztacalco (línea 8 Constitución de 1817- Garibaldi) y el metro xola (línea 2 Taxqueña-Cuatro Caminos), de igual forma por que pasa por escuelas de nivel básica y media superior, entre otras cosas más. En la segunda ruta elegida es una ruta un poco mayor que la primera y de igual forma pasan por escuelas lugares de trabajo y tienen como base el metro Zaragoza (línea 1 Pantitlan – Observatorio) que es la más demandada por los usuarios de esta zona para dirigirse a su trabajo. Y también una descripción del trabajo desempeñado por los operadores de Metrobus que se cambiaron al mismo por la convocatoria que se abrió ya que la línea 2 Tepalcates- Tacubaya afectó por así decirlo a las rutas trazadas de las mencionadas anteriormente pero que el cual tanto en la mañana como en la tarde se ve influenciada por diferentes personas del ámbito escolar y laboral que son acercadas por diferentes rutas de microbuses.

Las personas que sobresaltan es esta investigación y los cuales son los actores principales de esta misma son los operadores de microbús quienes me brindaron su amistad, ayuda y la mayor información para generar este proyecto.

¹¹RUTA10<https://maps.google.com.mx/maps/myplaces?vpsrc=0&ctz=300&abauth=518843aaGGoo3Bn04V23-wr4qhZbUNjv3aU&vps=10&num=10>

¹²RUTA11<https://maps.google.com.mx/maps/myplaces?vpsrc=0&ctz=300&abauth=518843aaGGoo3Bn04V23-wr4qhZbUNjv3aU&vps=10&num=10>

El método utilizado para recabar información con los operadores se basó en una serie de entrevistas, cuestionarios y pláticas que se les aplicaron a estos operadores de microbús, junto con la ayuda de mis informantes claves de cada ruta, que sin ellos no se hubiese podido recabar información ni conocer a algunos operadores ya que estas personas influyeron en la aplicación de cuestionarios a los operadores de microbús.

Ya estando en el lugar de investigación se realizaron varias etnografías tratando de simplificar el modo de vida tanto de los usuarios como el del operador de microbús.

Estas encuestas sirvieron para esquematizar algunos problemas con el trabajo que realizan, también me sirvió para delimitar a los operadores de microbús, para que a su vez me servirán para esquematizar la problemática del trabajo precario y lo que se concibe de este, las etnografías recabadas se utilizarán para dar un ejemplo más significativo del lugar y de las experiencias recabadas de un tiempo, un lugar, un espacio y una actividad etc.

Los antecedentes que se conocen a nivel general y los que presento en el primer capítulo me sirvió como base en la introducción del proyecto ya que desde siempre se ha requerido el transporte público, pero con ello se han olvidado de mejorar y establecer un trabajo digno para las personas que realizan estas actividades por lo cual me interesa en esta problemática, junto con que el trabajo realizado se marca por ser precario ya que estos operadores de microbús no tienen un salario fijo, ni prestaciones de ley, ni seguro médico, el dinero producido de este trabajo precario e informal resulta poco sustentable para las familias que se ven rodeadas en esta práctica.

Así que como objetivo general es configurar un campo de reflexión y estudio sistemático sobre las problemáticas que conlleva este trabajo precario e informal, junto con las investigaciones y de informes de resultados dentro del trabajo de campo, se mostrarán las situaciones dentro de este medio de transporte, brindando a la comunidad en general una experiencia de tipo empírico para entender en que consiste las demandas y peticiones de ambas partes, para poder así tratar de mejorar la situación de estos operadores o al menos que se conozca y se respete este trabajo precario que realizan.

El fin es configurar una metodología que permitirá identificar, clasificar y categorizar los diferentes tipos de publicaciones sobre el tema, en el periodo delimitado en el que se basa el trabajo de campo junto con la información recabada para presentar un

trabajo digno que represente a estas personas y a su vez respalde las situaciones que conllevan de esta investigación con los operadores de microbús.

Un Día De Trabajo Del Operador Del Transporte Público Ruta 10

En un día común de este operador de la ruta 10 su jornada de trabajo empieza cuando el operador sale de su casa y se dispone a trabajar casi siempre sale a las 5:00 am, la razón primordial es porque en las mañana esta más “tranquilo” en relación de que no existe tanto trafico¹³ entre las 5:30 y las 7:00 am. Por lo que es más fácil conducir por las principales calles donde a diario circulan, en este horario o más temprano empiezan a circular todas las unidades de la ruta 10 (que va de plaza oriente al metro xola y viceversa) en este horario toda la gente se encuentra lista para abordar las unidades ya que por promedio tanto los estudiantes como los trabajadores tiene como horario de entrada entre las 7:00am hasta las 10:00am aproximadamente, así que es necesario que se encuentren circulando a la hora mencionada recordando que existen usuarios que requieren trasladarse más temprano dada la zona en donde se encuentre su domicilio y su lugar de trabajo y/o escuela por lo que encontrar transporte a esa hora es muy necesario, los demás usuarios que se encuentran relativamente cerca lo ocupan después de las 6 am aproximadamente.

El anterior margen de horario en donde el resto de usuarios comienza a demandar el servicio de transporte y es cuando empieza la congestión en las calles principales y aledañas donde circulan estas unidades y por lo tanto empiezan a batallar con los pasajes y a demás con los automóviles , por la única razón de que todo mundo quiere llegar temprano a su destino y por si fuera poco lo más rápido posible. Así que los usuarios empiezan a tener estrategias para llegar a su destino prueba de ello lo siguiente: “mientras más lleno tomemos o venga el pesero más rápido llegamos... porque así no se detendrá a recoger más pasajes”. (Señora Guadalupe Trejo; 2013)

¹³ Trafico: Circulación de vehículos por una vía pública o una carretera.
<http://es.thefreedictionary.com/tr%C3%A1fico>

Así que cuando estos operadores dicen que en las mañanas esta más tranquilo es porque no necesitan estar buscando pasaje sino que el pasaje ya esta en las calles o en los paraderos listos para abordar la unidad. Pero también pasan por una situación de impotencia la cual es que aunque la gente esta en las calles ya no pueden subirla porque la unidad ya se encuentra llena y por lo tanto ya no pueden cargar más pasaje que les convendría mucho por lo económico así obtendrían un mayor ingreso .

Después de las 10 am hasta medio día se empieza a decaer el trabajo porque ya no existe tanta gente en las calles puesto que se encuentran en su trabajo o escuela y es en este tiempo que tienen lo ocupan en ir buscando pasaje, y en algunos casos esta es una opción obligatoria porque existen operadores que solo trabajan medio turno así es que en este caso en las mañanas este periodo de tiempo se aprovecha al máximo porque es el que les proporciona su salario.

Recordemos que este trabajo es precario por no tener un salario fijo así que en la siguiente tabla contesta la siguiente pregunta ¿como es que obtienen o sacan su salario? Contestando a la hipótesis inicial que es la siguiente ¿si trabajan más tiempo obtienen más dinero?

Cada operador de microbús dentro de su horario de trabajo tiene establecido ya el rol de cuanto deben de ganar por vuelta y media o completa, y cuantas vueltas pueden dar en medio turno y/o completas así que la hipótesis inicial queda descartada por ahora pero más adelante se vera la opción de que pueda ser retomada.

Cada vuelta tiene un recorrido aproximado de 40 min a una hora, pero en ocasiones su recorrido es de una hora y media a 2 horas dependiendo el tráfico teniendo una rutina establecida de 4 vueltas en las mañanas y en el turno de la tarde puede variar de 3 a 4 vueltas, y un aproximado de 8 a 9 vueltas en el turno completo.

Por cada vuelta que se realiza obtienen un ingreso de aproximadamente \$100.00 y \$120.00 pesos, esto claro dependiendo mucho lo que ganen en cada media vuelta en el cuadro siguiente ejemplifico el patrón de la vuelta de un solo turno.

| | | | |
|-----------------|---|--|--|
| 1 ^{ra} |  | IDA: 120 APORX. REGRESO: 120 APORX. | \$240.00 APROX |
| 2 ^{da} |  | IDA: 120 APORX. REGRESO: 120 APORX. | \$240.00 APROX |
| 3 ^{ra} |  | IDA: 120 APORX. REGRESO: 120 APORX. | \$240.00 APROX |
| 4 ^{ta} |  | IDA: 120 APORX. REGRESO: 120 APORX. | \$240.00 APROX Resultado: \$960.00 APROX |

Se entiende entonces porque en todo el turno de la mañana se tiene que obtener o como los operadores dicen “sacar” una cantidad mínima de \$1000 pesos. Y una vez teniéndola al término de cada turno el operador tiene que entregar cuentas al patrón; la ganancia obtenida se reparte de forma inmediata, se explica de la siguiente forma: se tiene que pagar la cuenta de \$300 a \$400 pesos aproximadamente por día (por cada turno), más aparte \$450 a \$550 de gas lp o diésel, quedándole muy poco de ganancia al operador.

Y es por eso como ya mencione que al final de turno aproximadamente de 12-2 pm es necesario tener ya consigo cuenta y gas dejando la ultima vuelta como ganancia donde tienen que sacar su salario , porque de lo que se obtiene en esas horas se le descuenta \$750.00 (sumando cuenta y gas) quedándole como ganancia un aproximado de \$250.00 de sueldo por día.

Posiblemente más o menos como argumentan por que puede sacar por vuelta unos \$ 70 a 80 pesos y en ocasiones sacan \$100,150 asta 200 pesos ,y esto lo tienen que lograr para sobrellevar este trabajo y solventar sus gastos económicos con su familia. (“es

necesario sacar mil pesos para poder tener la ganancia aproximada de 250 ya que mi horario es de 6 a 2 de la tarde y no tengo otra chamba... argumenta Mauricio B.C “el moreno”)

Una pregunta que surgió durante el trabajo de campo fue la siguiente ¿Que pasa en la vida de estos operadores después de la jornada laboral?

El operador llega a su casa entre 3 a 3:30 de la tarde para poder comer con toda su familia (esposa e hijos) y principalmente para convivir con su familia en esta convivencia se trata de ayudar a sus hijos con la tarea, jugar con ellos, estar con su esposa y ayudar en las cosas del hogar entre otras actividades, pero también depende mucho del día ya que las actividades son diferentes porque los días lunes casi no salen por la razón de que su automóvil no circula y es cuando aprovecha para convivir un rato más con su familia, el día martes por ejemplo que releva a su compañero del turno de la mañana, el tiempo que tiene en la mañana lo ocupa en acompañar a su esposa a dejar a sus hijos a la escuela después se dirigen a abastecer su cocina comprando verduras, legumbres, pastas etc., en el tianguis que esta cerca de su casa, los días miércoles se destina para la talacha de la unidad aprovechando que no circula pero este día que no circula tiene permiso de trabajar la unidad asta las 10 de la mañana (en este caso se rola un miércoles si uno no con su compañero) teniéndolo como convenio operadores y patrón que lo que logren sacar de ganancia en esas escasas horas es para ellos (viene siendo como un bono) sin dar cuenta de nada al dueño, en este día como la unidad fue entregado el día martes se encuentra en la casa del dueño donde se reúnen los 3 (los 2 operadores y el dueño que es mecánico) y empiezan con la talacha en ocasiones estas reparaciones tienen un horario de 8 am asta 12 o 1am dependiendo del estado de la unidad a veces solo es mantenimiento y tienen el resto del día libre. Los jueves y sábados después de su periodo laboral las actividades con su familia es la misma solo que se añade el estudio de la religión (testigos de Jehová) porque en estos días se tienen reuniones exactamente a las 7pm y empiezan a arreglarse desde las 5:00 o 6:00 pm para estar listos antes de las 6:30 para llegar a la cita puntuales. Los viernes es la misma actividad laboral junto con los fines de semana, descansando un domingo si y el otro no cuando se tienen dos operadores.

Ahora hablemos del contrato laboral que tienen estos operadores de microbús, principalmente se establece que es por medio turno (ya sea mañana o tarde) o turno

completo ¿porque? Porque en algunos casos no se puede todo el día la principal razón la familia o en otros casos la unidad se ve compartida por diferentes razones así que existen dos operadores en una unidad, por eso es que algunos operadores argumentan que deben de cumplir en sus dos trabajos la unidad y el trabajo dentro del rol familiar.

Este contrato laboral se realiza solo de palabra ¿porque? “aquí es de palabra no tienes contrato por el simple hecho de que no es un empleo formal, ni trabajas para una empresa (operadores, “jeremías” y “el moreno”)

Una vez contratados y ya establecidos en la ruta en la cual van a laborar se establece la situación de los fines de semana el contrato tanto del patrón como el de la base ponen entre dicho que no pueden trabajar los 6 días de la semana (descontando el miércoles que no circula). ¿Pero porque se hace esto? Esto se realiza en apoyo a los operadores que ganan menos cuando circulan carros que no deben de circular (el miércoles como ejemplo de esta unidad), de igual manera entre los dos operadores de la unidad y la base se rolan un fin de semana un sábado si uno no, un domingo si y uno no; es como el programa de ayuda establecida en la base para ayudar a estos operadores a tener más ingresos.

Además ¿Problemas o situaciones que afectan este salario?; Una seria cuando se descompone la unidad ¿que pasa cuando se descompone?

Cuando se descompone depende en que turno sucede esto recordando que por turno se dan 300 pesos o más, y si se llega a descomponer en su horario se divide las cuatro vueltas (dos vueltas da un aproximado de \$200 pesos) ya que no se paga ni se cuenta el traslado de la unidad descompuesta a la casa del dueño.

Esta situación perjudica a todos tanto dueño y operadores, porque se tiene que reponer el gas que se gasta, dar parte de la cuenta y su sueldo que en algunas ocasiones no ganan, pues no tiene ingresos ese día, asta que sirva de nuevo la unidad, en este caso del otro operador esta situación lo deja sin trabajo y sin recursos económicos.

Otra de las perdidas económicas se suman al pagarle al chegador el cual se le tiene que dar un aproximado de \$7.50 por turno sumándole que son de base 3 checadores, incluyendo también a las personas que solo suben pasaje a quienes a veces le dan solo y cuando suban de 10 a 15 o más pasajeros y es cuando les dan en ocasiones \$ 5.00 pesos, pero también existen personas que solo utilizan un atomizador con limpiador para

esparcirlo en la unidad dejando el aroma del limpiador a estas personas se les da de 1 a 3 pesos.

El trabajo del checador se basa en el registro de las unidades y una manera fácil de este registro es manejarlos por los 3 últimos números de su número laboral, y son los que dan el espacio de tiempo de 3 a 10 minutos entre unidad y unidad en las bases.

| Numero laboral de la unidad | Ruta | Registro de la unidad |
|-----------------------------|-----------------------------|---|
| 0100403 | 010 es el numero de la ruta | El 0403 es el numero laboral de la unidad |

Otra desventaja más de este trabajo precario es que se tiene un aproximado de 60 unidades por base, pero esta situación se compensa en que unos no circulan y otros si quedando aproximadamente en circulación de 45 a 50 unidades en la ruta sin contar los que están descompuestos. Y los camiones que solo circulan unas horas porque no circulan y solo trabajan hasta las 10 de la mañana así es que les roban pasaje.

Otra desventaja con respecto a la fuga de ingresos serian las personas que se aprovechan con la situación de que no tienen dinero y piden el famoso “raí”, o en dado caso no a completan o no tiene cambio, pero también existen los usuarios que cuando la unidad esta llena suben por la parte trasera, mandando el pasaje en manos de los demás usuarios he ahí el caso de que algunas personas si les pasan el pasaje y otras no “por lo regulas las mujeres si pasan el pasaje y los hombres en la mayoría no pasan el pasaje tanto se pueden quedar con el dinero o de plano no pasan el pasaje...” (Operadores ruta 10; 2013)

Pero también existe la buena relación de trabajo entre estos operadores de microbús tal es el caso que en ocasiones entre los compañeros de trabajo cuando suceden accidentes o fallece alguien deben de dar una cuota la cual se designa para cada caso con el único fin de apoyar con algo al operador necesitado.

Para entender la principal necesidad de un usuario del transporte público es necesario saber el porque estas unidades son tan indispensables para la vida cotidiana o

bien para las actividades diarias de todos los usuarios que viven en el distrito federal en especial las personas que viven dentro de las intersecciones de la ruta 10 que va de plaza oriente a la estación de metro xola.

De forma rápida pude constatar de que esta ruta esta demandada principalmente por estudiantes , ya que a lo largo de la ruta existen varias escuelas de las que sobresalen la preparatoria 2 Erasmo castellanos quinto y el colegio de bachilleres numero 3 plantel Iztacalco donde se encuentra una de las bases de esta y otras rutas, sobre el puente del metro Iztacalco, pero en el transcurso de la unidad sobre la avenida tezontle se encuentran muchas escuela de nivel preescolar ,básico y las mencionadas de medio superior al igual que las demás calles y avenida para llegar a la base xola se encuentran llenos de negocios. Por lo que la afluencia de personas en el turno de la mañana es muy concurrida a igual que el turno de la tarde.

Mi experiencia empieza con mi traslado de casa a plaza oriente en la cual lo hago a bordo de una unidad de transporte público, con un tiempo por ser a las 8 am de una hora, ya estando sobre la avenida rojo Gómez me dirijo hacia mi primer punto (la base) que se encuentra en la parte trasera de plaza oriente. En la cual solo existe una especie de caseta con una virgen, esta caseta improvisada no se puede terminar ni tenerla establecida como tal, el motivo principal es que se encuentra sobre la banqueta entre un terreno (privado) y la entrada principal de los camiones y tráileres que llegan a descargar a las tiendas, por lo que solo cuenta con una lamina y una banca de fierro principalmente para los usuarios de este transporte y unas sillas para los checadores junto con una pequeña mesa.

En esta base y pese que llegue un poco tarde me sorprendió ver que ya estaban muchas unidades en espera de turno para que fueran abordados y seguir con la rutina, así que me propuse abordar la unidad siguiente ya que solo estaba observando lo que pasaba en ese momento (a medida de que la gente va llegando y aborda el microbús afuera suceden muchas cosas como seria que se platican como les fue el día anterior, que problemas existieron o pudieron observar , otros operadores empiezan a desayunar o en su defecto a comprar su desayuno para empezar a trabajar e írselo comiendo.

Por otro lado las personas empiezan a preguntar si pasa por tal lado o bien cuales son los puntos clave de la ruta etc. Estas y demás cosas que después abordare en

profundidad se dan repito fuera de la unidad) estas practicas lo ven lo usuarios que están dentro, así que ya a bordo de la unidad toda las actividades que se encuentran afuera se pierden o se dejan a un lado por las actividades que desempeña el operador dentro de la unidad ya que los usuario empiezan con una rutina similar ,algunos pasajeros comienzan a desayunar , los alumnos a leer un poco o tratando de terminar la tarea, los niños pequeños reciben instrucciones para su rutina escolar por parte de sus padres, las mujeres empiezan o terminan de arreglarse para la escuela o su trabajo con una destreza impresionante dado la dificultad que conlleva el maquillarse.

Cuando se supone que ya esta prácticamente llena la unidad por tener pasajeros ocupando la mayoría de los asientos, el checador junto con el tiempo establecido para permanecer en la unidad le dan el pase de salida (el operador le da su comisión al checador o le dice a la vuelta te doy porque voy empezando) y es cuando empieza realmente el trabajo del operador que incluyen dar respuesta a las preguntas, dudas, cuestionamientos etc. de los pasajeros, así que también funge el trabajo de modulo de información como mencione estas preguntas también pueden ser aplicadas fuera de la unidad, a medida de que el operador comienza a andar su unidad va respondiendo estas preguntas y dando instrucciones como (pasando churubusco a dos calles, o antes del puente salen tales combis etc.) y de igual forma si su punto de descenso es casi al final de la ruta el operador pide que se le recuerde en tal punto para avisarle con tiempo donde será el descenso de la persona la cual requiere orientación. Estas preguntas también son respondidas casi de inmediato cuando una persona aborda la unidad o bien la persona pregunta antes de abordar la unidad.

Por lo que mi opción fue ser un pasajero más, e hice lo mismo pregunte cuales bases hacia escala y automáticamente me contesto con otra pregunta la cual fue ¿A dónde vas? y en mi supuesta desorientación, comente si pasaba por el eje 4 sur; así que me respondió que si me dejaba así que confiado me dirigí al asiento trasero de la unidad para poder ver las acciones rutinarias de los pasajeros las cuales son:

El pasaje (usuarios) antes de abordar la unidad se fija en la información que se tiene del letrero que lleva la unidad en la parte inferior izquierda del parabrisas viendo de frente la unidad, de ahí si surgen las dudas de los usuarios de que si pasa o no por su

destino. Esta acción se realiza cuando suben y preguntan al mismo tiempo que se proponen a pagar, lo que observe es que la mayoría de los usuarios ya sube con la cantidad que se debe de pagar que son los 4 pesos mínimos dentro de la tarifa que maneja este sistema de transporte, aunque claro existen personas que no preparan el dinero correspondiente y entorpecen la fluencia de los demás pasajeros que a su vez entorpecen el tránsito de los vehículos que se encuentran detrás de la unidad, la acción de tener listo el pasaje también es para que en cuanto uno suba y pague encuentre un lugar vacío que dentro del imaginario de las personas se piensa que ese lugar es suyo por la razón de que ella es la primera persona que subió y vio ese lugar, ya demás esta pagando por ello, en estas acciones casi siempre están reguladas, a que me refiero con esto... a que por lo general cuando una persona hace la parada a la unidad otra persona dentro de la misma ya se paro y dejo un lugar vacío, así que cuando la unidad llega hasta la persona que pidió la parada la otra persona esta lista para descender de la unidad así que toca el timbre para avisarle que va a bajar, con lo cual el operador se ahorra una parada de la unidad , pero esta actividad casi establecida funciona diferente cuando la unidad esta llena, de modo de que cuando pasa la situación antes mencionada el usuario que desciende deja un espacio pero ojo el espacio que deja no es el de un asiento sino que deja un lugar dentro del pasillo o escalera de la unidad, así que cuando pasa esto siempre queda un espacio ya sea en la parte trasera o delantera de esta unidad dando una ilusión de que la unidad siempre va llena, pero como esta situación ya la tiene medida los choferes por eso siempre piden a la gente que se recorran y más cuando unos descienden o otros ascienden para que todos puedan abordarla, esta acción es mal vista por los usuarios que obviamente ven la unidad llena así que se molestan cuando el operador les pide que se recorran.

Puedo decir que existe una premisa una clase de regla invisible la cual es que las personas no pueden tomar asiento sin antes haber pagado primero pero esta “regla” se ocupa en la mayoría de estos sistemas de transporte públicos, aunque existen objeciones como sería que en las combis pagas asta que desciendes ocupando primero un lugar.

Otra cosa interesante es que cuando la unidad llega en esta ocasión a la base del metro Iztacalco la mayoría de usuarios desciende unos para la escuela, trabajo o seguir en el sistema de transporte metro, otros vuelven a ocupar la unidad, los mismo que quieren

llegar a su escuela trabajo y bien seguir en estos sistemas de transporte público por lo que al mismo tiempo que se vacía se vuelve a llenar.

Esta transición de personas con obligaciones o acciones similares no se pierde siempre son las mismas ocupaciones o acciones que se encuentran en estas unidades, y esto lo digo porque llegando a la última estación que es del metro xola las personas descienden para dirigirse a su trabajo escuela o metro; pero en lo que la unidad (microbús) se acomoda en la base haciendo fila en la salida de la base se encuentran otras personas con los mismo fines que las que acaban de descender, las trabajadoras, estudiantes, padres etc., que se dirigen a las bases que ya se han recorrido para dejar a las personas con estos mismos fines.

En lo que duró el traslado de la base inicial (plaza oriente) y la final (metro xola) hubo una infinidad de intervenciones de personas con trabajos aun más precarios como es el caso de los vendedores de dulces, las personas que solo extorsionan, cantantes, payasos, vendedores de bisutería, de discos etc., los cuales tienen oportunidad de obtener ingresos por medio de estas unidades, ya que algunas personas consumen una de estas prácticas que acabo de mencionar, así que los gastos también son compartidos con los usuarios de forma que a pesar de pagar 4 pesos del pasaje pagan por un disco 10 pesos, por unos dulces de 5 a 10 pesos, etc. la mayoría de productos se venden en el intervalo de 5 a 10 pesos así que el resultado final de gastos si una persona consume 2 productos gasta en promedio de 8 a 20 pesos incluyendo el pasaje de 4 a 5 pesos, esta cantidad puede ser relativa ya que estas compras no son por lo general diarias pero pueden ser frecuentes a largo plazo.

Pero algo que obliga a estas prácticas es una paranoia colectiva, en medida de que cuando sube una de estas personas los usuarios se ponen en un estado de alerta y eso se contagia en toda la unidad, independientemente de la forma en que se expresan y se dirigen al público, las personas solo esperan cooperar con ellos de forma instintiva, y acceden a estas acciones porque anteriormente sufrieron algún asalto o extorsión en alguna otra unidad en relación con estos vendedores.

A mi regreso a la base inicial fue diferente por que en ese horario no había mucha gente en la calle así que fue otra forma de ver t realizar el viaje dándome la impresión de que la calle por tener dos aceras en este viaje tuve dos panoramas distintos quedándome claro que cada lado son formas acciones y cosas distintas que a pesar de estar tan cerca nunca puedan combinarse las acciones de una con la otra acera.

Ruta 11

La ruta 11 se divide en dos ramales las que se dirigen a Pino Suarez – a Sta. Cruz y los que se dirigen de Santa Cruz al metro Zaragoza, nos enfocaremos únicamente en la segunda ruta, a diferencia de la base de la ruta 10 que se encuentra atrás de plaza oriente y dentro de una colonia de clase acomodada que es paseos de churubusco, esta base se encuentra en la delegación Iztapalapa en una colonia de clase media baja, por lo cual la percepción cambia, aquí no existe plaza comercial que se semeje a plaza oriente y que genere el pasaje, sin embargo se encuentran negocios de autopartes ya que en esa calle de Sta. Cruz se encuentran infinidad de puestos como lo mencionado anteriormente que se extiende en toda la avenida, aunque también existen gimnasios, zapaterías, peleterías, tienditas, y negocios de comida que por supuesto son utilizados por usuarios y operadores de esta ruta.

La infraestructura vial en esta zona de la base se encuentra sin ningún mantenimiento junto que en esta avenida principal (Sta. Cruz) existen torres eléctricas que sirven de soporte de los conductores aéreas de energía eléctrica (que se encuentran sobre la avenida antes mencionada) y produce que en la avenida de tres carriles se convierta en un solo carril (cuando se presentan estas torres), aunque también se reducen los carriles por los negocios de auto partes que toman parte de la avenida (el carril pegado a la banqueta) como estacionamiento para sus clientes que buscan piezas para sus autos y que a su vez los automovilistas ven como un buen servicio poder estacionar sus automóviles en lo que andan en busca del mejor precio para las partes que necesitan.

Hablando del paradero en este existen problemas de circulación ya que se encuentra ubicado en la última parte de la avenida Sta. Cruz esquina con la avenida Ermita Iztapalapa, siendo una entrada y salida por esta avenida (antes mencionada) agregándole los automóviles que vienen de la avenida reforma económica (1ra de Ford) que conecta a la colonia reforma política, creando un conflicto vial en este cruce, retomando el paradero de esta ruta se encuentra en la esquina por lo que es imposible que se estacionen en esta parte, así que ocupan las dos aceras para el paradero una acera es para estacionar la unidad y así esperar turno, del otro lado únicamente dos camiones hacen base, un camión por

ramal, como se muestra en la imagen siguiente remarcada con el círculo rojo. (Tomada de <https://maps.google.com.mx>)



Por lo cual el mover las unidades y colocarlas como se muestra en la imagen (las dos unidades juntas) tienen que maniobrar para cruzar sobre la avenida Iztapalapa y así llegar al paradero, esto con sumo cuidado porque hay ocasiones en que no se coincide con el semáforo y esto genera un tráfico de ambos lados, afectando el libre tránsito de los usuarios que cruzan la calle, a diferencia de la ruta 10.

Etnografía de la Ruta 11

Llegue a la base de Sta. Cruz en la tarde aproximadamente 2 pm, espero a que la unidad cruce la avenida Ermita Iztapalapa para colocarse en la base y así poder abordarla, mientras tanto comienzo a saludar a los comerciantes de dulces y checadores los cuales ya me ubican, aun así subo a la unidad como un pasaje más sin conocer al operador que maneja la unidad para poder observar situaciones distintas.

El operador después de estacionar la unidad y esperar que el pasaje ascienda baja a revisar la unidad, revisa que las llantas no se encuentren desinfladas, revisa la puerta de descenso ubicada en la parte de atrás, abre su cofre para checar niveles de aceite y anticongelante, el chalan un joven de aproximadamente 15 años de edad se encarga de

terminar de limpiar los vidrios en la parte exterior de la unidad puesto que ya hizo la limpieza interior, termina y cambia los letreros que se encuentran en la parte inferior izquierda viendo la unidad de frente, de ahí regresa al interior de la unidad para cobrar el pasaje de las personas que subieron al momento de hacer su rutina, tomando cambio de la marimba que es un porta monedas de la unidad, así que empieza a cobrar el pasaje que se encuentra sentada mientras que el operador termina de checar la unidad, platicar con los checadores y amigos que se acercan al paradero, el chalan regresa el cambio y el dinero a la marimba mientras que el operador asciende a la unidad a tomar su lugar y ya sentado frente al volante algunas de las personas sentadas se levanta para preguntarle si pasa por su destino, el contesta y da indicaciones de por donde pasara la unidad para que este al pendiente de su descenso; por el calor que hacia en ese momento el operador manda al chalan a comprar a la michoacana (peletería) que se encuentra en la esquina un agua grande del sabor que le indica y ofreciéndole que si quiere se compre un agua igual pero que sea grande como la que el pide o bien se compre lo que quiera.

Esperan un rato más y enciende la unidad, la gente al escuchar el motor andando se apresura para ascender a la unidad, los pocos lugares vacios empiezan a desaparecer y es cuando el operador se despide de los checadores con bromas pesadas, espera que terminen de pasar los automóviles que vienen de la avenida ermita Iztapalapa, y arranca la unidad se va despacio dadas las condiciones del asfalto, así que sorteas los baches y las torre de luz, aparte sirve manejar despacio dado que algunos vendedores andan desarmando automóviles chocados y están sobre la calle, si la unidad fuera rápido pudiera ser peligroso para estos trabajadores, pero la ventaja seria que por andar despacio puede ver al pasaje que requiere del servicio, para los demás usuarios la única vista que aprecian es la infinidad de piezas y locales de autopartes, existe un parque sobre esta avenida casi siempre se encuentra vacio, de vez en cuando se aprecian parejitas platicando y cuando hay más gente son los días que se encuentra el tianguis, pasando la mayoría de negocios antes mencionados se aprecian otros negocios y locales de comida como seria restaurantes, pizzerías, pero lo único que no cambian son los locales que tienen que ver con los automóviles, como seria el caso de las vulcanizadoras, refaccionarias, mofles, auto boutiques, radiadores, aire acondicionado, vestiduras, amortiguadores y talleres mecánicos.

Mezclado entre los negocios se aprecia una escuela primaria #9 donde descienden y ascienden padres de familia y estudiantes pertenecientes a esta primaria, no muy lejos se encuentra el deportivo Sta. Cruz que sirve como centro recreativo de toda esta zona.

Pasando la calle revolución social cambia drásticamente la vista ya que desaparecen los negocios y locales referentes a los automóviles y comienzan los comercios como son de comida rápida, farmacias, panaderías, abarrotes, tortillerías ocupan la mayoría del espacio y de igual modo aglutinan a más personas, entre todos estos negocios se encuentra la secundaria # 93, que al igual que la primaria anterior crea pasajes por medio de los alumnos, esta secundaria da parte a otro cambio ya que pasando la secundaria el aspecto nuevamente cambia ya no se ven los negocios y locales ahora se aprecian unidades habitacionales y casas esto se aprecia en la avenida revolución social, sobre anillo periférico donde se encuentran la mayoría de unidades habitacionales recordemos que el anillo periférico se encuentra dividido por un camellón que alberga canchas de basquetbol ,frontón y espacio para correr o caminar , siguiendo sobre periférico y antes de llegar al eje 6 sur, se encuentra el bachilleres 6 que forma parte de las paradas más provechosas para estos operadores de microbús, en esta parada en especial la unidad se vacía y se vuelve a llenar en lapsos de minutos por los estudiantes, después de eso la unidad sigue su camino y da vuelta en la avenida Luis Jiménez para incorporarse al eje 6 sur, aquí la unidad encuentra otra parada especial ubicado el en primer puente peatonal donde los usuarios abordan dicha unidad, me comentan que esta parada los días que se pone el tianguis de la Vicente guerrero obtienen más ingresos por lo mismo que existen más pasaje, siguiendo con el camino pasando el segundo puente peatonal la unidad da vuelta en U para continuar su recorrido pero ahora en sentido contrario del trafico, en este punto se encuentra un segundo checador que indica el tiempo de recorrido de la unidad que va adelante y de los que no hacen base, aquí igual que en el puente peatonal anterior la gente asciende y desciende más cuando se encuentra el mencionado tianguis; como mencionaba el recorrido continua en sentido contrario en el carril lateral, recordemos que Desde el 12 agosto del año 2008, se estableció que de las 06:30 a las 09:30 horas, ambos ejes tienen el sentido hacia el poniente, y por la tarde hacia el oriente, en el horario de las 18:00 a las 21:30, que es cuando existe una mayor afluencia vehicular. Estos horarios se aplican a la semana laboral, es decir, de lunes a viernes. Así que Por la mañana el Eje 6 Sur

opera en doble sentido desde Canal de Garay hasta el Circuito Interior Río Churubusco. Y es antes de canal de garay (periférico) donde estas unidades cambian de sentido, esto resulta provechoso que se tiene muchísima más fluidez y se ahorra tiempo, esto resulta una ayuda también para los estudiantes de la universidad autónoma metropolitana Iztapalapa, porque esta unidad circula en paralelismo a ella, la universidad representa otro punto fuerte dentro de esta ruta por el ascenso y descenso de estudiantes.

Una vez incorporándose a la avenida san Rafael Atlixco nuevamente la vista cambia ahora por bodegas y fabricas, los usuarios también cambian puesto que las actividades en esa zona son las anteriores, se incorpora a la avenida Rojo Gómez, que contiene predios, bancos, bodegas, empresas y nuevamente aparecen los negocios referentes a los automóviles, y de nuevo aparece un punto clave dentro de la ruta ahora es el mercado de jamaiquita que es el principal en venta y arreglos de flores para todo tipo de ocasión, durante la investigación de campo y con los operadores de la ruta 11 me comentan que existen operadores que trabajan desde las 3 de la mañana esto para favorecer la labor que realizan los trabajadores de la central de abastos que entran a trabajar en ese horario junto con estos trabajadores del mercado jamaiquita. En unas cuadras se avista plaza oriente, pero una parada antes de llegar a la plaza descienden los estudiantes que se dirigen al bachiller 7, por lo tanto descienden y vuelven a tomar otra unidad que los lleve a la escuela, una vez en plaza oriente los usuarios descienden prácticamente la mitad que se dirigen a la plaza o en su defecto a tomar el metrobus cuya estación se encuentra sobre la misma avenida y lleva el mismo nombre, ascienden unos cuantos, sobre la limitación de plaza oriente en paralelo de donde se encuentra esta unidad se observan infinidad de puestos de comida que siempre tienen gente, y que de igual forma se ubica una base improvisada con checadores de diferentes rutas incluyendo uno de la ruta 11, siguiendo con el camino se pasa una mega comercial mexicana, y se detiene en la siguiente avenida río frío, donde se encuentra otra estación del metrobus con el mismo nombre y donde descienden usuarios para tomar el metrobus o bien caminar un poco hasta la calle sur 24 donde toman otra unidad que los llevara a su destino, mientras tanto esta unidad sigue su curso pasando por infinidad de negocios que se encuentran sobre la avenida, junto con casas y unidades habitacionales, pasando por calles principales como sería la sur 20, donde se encuentran canchas de fútbol rápido ubicados en los camellones que dividen

dicha calle; llega a la calle sur 16 donde usuarios vuelven a ascender y a descender ya que en esta calle se encuentra un mercado junto con infinidad de negocios y locales de ropa y calzado, también se encuentra una primaria y una secundaria. Rápidamente se llega a la siguiente calle principal que es la sur 12 donde se encuentra el deportivo Leandro Valle, y un negocio de tortas gigantes que son muy conocidas entre estos operadores y usuarios, el deportivo abarca de sur 12 a sur 8, al final de este deportivo exactamente en la esquina los usuarios nuevamente ascienden y descenden esto dado que a pocas cuadras la unidad pasa el puente que se encuentra sobre la avenida Zaragoza y por lo tanto es muy difícil hacer la parada, aun con esta dificultad y prohibición estos operadores junto con los usuarios lo realizan, bajando el puente antes mencionado la unidad cambia de carril hacia la lateral para dar vuelta, en avenida norte donde se encuentra el ex balneario olímpico, que contiene unas canchas de fútbol rápido, ahí la unidad se da vuelta ya que unos metros adelante se encuentran nuevamente muchísimas unidades habitacionales, esto sobre la calle agua caliente la cual finaliza en la avenida Zaragoza, donde nadie asciende ni desciende hasta el bazar Zaragoza, que enfrente de este se ubican unas canchas de basquetbol y un fut 7, a pocas cuadras se encuentra la nueva base en la calle Enrique Farman, me comentan que existe un exceso de rutas en dicho paradero así que ahora dejan a las personas en esta esquina y los usuarios tienen que caminar hacia el paradero y entrada del metro Zaragoza, aquí empieza y termina este recorrido de esta ruta 11.

Ahora hablando del trabajo que realizan estos operadores informo lo siguiente:

Estos operadores junto con su unidad tienen un recorrido de 40 a 1 hora aproximadamente, y esto con ayuda del tráfico, por que en ocasiones exceden este tiempo, es el mismo tiempo de recorrido de la ruta 10, la diferencia se toma que la ruta 10 solo toma una avenida que entre comillas tiene un traslado en línea recta, y la ruta 11 tiene que tomar muchas avenidas para continuar su recorrido, es por eso que los operadores de la ruta 11 se ven beneficiados en ingresos dado que tienen más puntos de ascenso y descenso de pasaje opuesto a los tres puntos estratégicos de la ruta 10, incluyendo que los dos dejan pasaje en un metro y en escuelas, la ruta 11 cuenta con más lugares clave, dada la ruta trazada aquí se encuentran el doble de usuarios (trabajadores, empleados, estudiantes y amas de casa). Puesto que no se encuentra en una zona como la descrita en la








ruta 10, aquí los principales usuarios son trabajadores dada la inmensa zona de trabajo en la delegación Iztapalapa.



Aquí los operadores cuentan el doble de número de vueltas en un turno completo, ya que existen operadores que trabajan desde las 3 de la madrugada, esto en apoyo como mencione a los trabajadores que se dirigen a la central de abastos y el mercado la jamaiquita...” yo me levanto a la una de la madrugada, me tomo un café bien cargado pa no dormirme, y me dirijo a la base ahí a santa cruz... voy llegando como eso de las 3 am más o menos... ahí hago base me lleno y me voy tendido porque sino estos weyes que le chambean no llegan a su hora; de ahí me la paso ida y vuelta asta como a las 5 am que es cuando meda hambre, así que me compro una torta de tamal y un atolito, pa aguantar un rato más. (Mario colín ruta 11; 2013). Por esta situación de que algunos operadores salen desde la madrugada genera un ingreso mayor porque realizan el doble de vueltas en el día, así que una de mi idea principal para formular mi hipótesis es: “En general creo que depende mucho de cuanto tiempo trabajen y por supuesto la ruta en la que trabajan”, se cumple junto con la siguiente “uno gana más si trabaja más tiempo”, pero de igual forma no todos los operadores hacen esta rutina existen operadores que inician desde las 5 o 6 de la mañana y su ingreso no es el mismo obviamente, contestando las siguientes hipótesis “Este trabajo es “redituable” por eso no cambian de trabajo” y “Las jornadas laborales dependen de la administración monetaria” esto claro tomando las situaciones de las dos rutas.

Cada ruta representa una ganancia para sus operadores, pero el que la ruta reditué no quiere decir que deje de ser precario este trabajo al contrario ya que en ocasiones no se logra la cantidad estimada para poder mantener a su familia o simplemente para solventar sus gastos a lo largo del día, junto que el operador presenta gastos estos mismos gastos reducen su ganancia monetaria.

Sin duda este trabajo como los operadores me comentan es noble pero en ocasiones no cumple esta condición, así es que me dicen, existen días muy buenos en relación a ingresos pero igual existen días muy difíciles, aunado que también se presentan malas rachas, esta situación la han pasado todos los operadores una o varias veces a lo largo de los años que tienen laborando “de la mala racha, nadie se escapa” (operadores ruta 10 y 11; 2013)

A continuación explicare las vueltas tanto de los operadores que trabajan en la madrugada como los que trabajan en la mañana. Teniendo una rutina establecida de 4 vueltas en las mañanas y en el turno de la tarde puede variar de 3 a 4 vueltas, y un aproximado de 8 a 9 vueltas en el turno completo.

| | | | |
|------------------------|---|---|--|
| 1 ^{ra} 3am |  | IDA: 150 APORX. REGRESO:150 APROX. | \$300.00 APROX (una vuelta de diferencia) |
| 2 ^{da} |  | IDA: 150 APORX. REGRESO: 150 APROX. | \$300.00 APROX |
| 3 ^{ra} |  | IDA: 150 APORX. REGRESO:150 APROX | \$300.00 APROX |
| 4 ^{ra} |  | IDA: 150 APORX. REGRESO:150 APROX | \$300.00 APROX |
| 5 ^{ra} |  | IDA: 150 APORX. REGRESO:150 APROX | \$300.00 APROX |
| 6 ^{ra} |  | IDA: 150 APORX. REGRESO:150 APROX | \$300.00 APROX |
| 7 ^{ra} |  | IDA: 150 APORX. REGRESO:150APROX | \$300.00 APROX |

| | | | | | |
|----------------------------------|---|---|--|-------------------|----------------------------------|
| 8 ^{ra} |  | IDA: 150 APORX. REGRESO:150 APROX | \$300.00 APROX | | |
| 9 ^{ta} |  | IDA: 150 APORX. REGRESO:150 APROX | <table border="1"> <tr> <td data-bbox="1179 369 1328 499"> \$300.00 APROX </td> </tr> <tr> <td data-bbox="1179 499 1328 678"> Resultado: \$2700.00 APROX </td> </tr> </table> | \$300.00 APROX | Resultado: \$2700.00 APROX |
| \$300.00 APROX | | | | | |
| Resultado: \$2700.00 APROX | | | | | |

La primer vuelta como se maneja en la tabla anterior representa una ganancia, recordemos que solo son 4 vueltas por turno así que si se levantan más temprano pueden obtener más ingresos un aproximado 1500.00, pero en caso contrario si solo toma las 4 vueltas el ingreso seria 1200.00, restándole una cuenta de un aproximado de \$500.00 pesos o más quedarían \$700, restándole \$250 pesos de gas siendo la cantidad para el primer turno, para el turno completo serian \$700 pesos. Quedándole al operador de una ganancia de \$350.00 pesos. Pero en el caso contrario si trabaja desde la madrugada el ingreso aproximado seria de \$650.00 pesos.

Al igual que en la ruta 10 aquí en la ruta 11 no existe contrato laboral únicamente se apalabra con el patrón eso si con la condición de que sea recomendado o conocido de algún operador de la misma ruta, junto con la licencia tarjetón, ife y comprobante de domicilio.

La noción que tienen estos operadores es que el empleo que desempeñan es precario pero...” si es precario no te digo que no pero, en este trabajo se gana más que en otro trabajo... a diferencia de los que trabajan las 9 horas aquí la ganancia es por día, y como sabes en una empresa o fabrica te pagan una parte proporcional por día que es lo que te dan a la quincena” (Alejandro Michel, ruta 11; 2013)

En este trabajo se consideran dos cosas te acostumbras a trabajar de esta forma dos el dinero que ganas es diario y depende de como trabajes, pero he ahí la desventaja, ya que

trabajas el tiempo que quieras, solo sacas la cuenta, pero la unidad se cobra así como te da te pide y en ocasiones mucho. (El chivo, ruta 11; 2013)

Investigación en el Metrobus Línea 2 Tepalcates- Tacubaya

En esta investigación de las dos ruta presentadas surgió un tema muy interesante durante la creación de la línea 2 del metrobus algunos operadores de ambas rutas se cambiaron a dicho sistema de transporte público, lo cual represento una contradicción en mi noción y de los operadores de que no cambiarían este trabajo por que les favorece los ingresos diariamente, así que no perdí la oportunidad y busque tener relación con estos operadores puesto que los operadores de dichas rutas seguían teniendo amistad con estos operadores, así que gracias a mis informantes claves, logre conocer a algunos de la misma ruta y de rutas aledañas quienes me ayudaron a presentar una visión diferente o en su defecto una alternativa para estos operadores de microbús.

Dado a que esta investigación no se centro en dicho cambio presento un trabajo conformado de preguntas y entrevistas a estos llamados “operadores profesionales”.

¿POR QUE LOS CHOFERES CAMBIARON LA RUTA POR EL METROBUS?

Los operadores no ven el cambio en si como un problema por haber cambiado de sistema de transporte sino que el problema en si se genero cuando fueron afectados las rutas 49,11,27,53,86 y 10 por poner el corredor 2 del metrobus ya que estas rutas junto con otras anexas pasaban por el eje 4 y el metrobus abarca todo el eje 4 , el problema fue que afecto el trazo de la ruta y la competencia entre rutas porque anteriormente no había ocurrido ningún problema entre rutas y lo que se genero después del metrobus fue el conflicto de privilegios de las rutas ya que ninguna ruta se veía afectada por la otra aunque fueran sobre el eje 4 , así que con el cambio que generó el metrobus algunas rutas tienen el mismo trayecto creando conflicto entre estas.

Los operadores de microbús no se cambiaron al sistema de metrobus por tener un salario fijo, ni por las prestaciones que otorga a ley ni el seguro medico, se fueron porque

no hubo de otra, porque era quedarse y arreglárselas para seguir percibiendo ganancias con todo y el reajuste de la ruta, y otra era participar en la convocatoria del metrobus, que ofrecía saldo fijo, y prestaciones de ley etc.

Se dio una cifra de que de aproximadamente 100 microbuses que eran por ruta se quitarían el 50 % o más de las unidades, y es donde se presentó el siguiente problema: " si me quedo con el micro ¿en donde voy a correr? ¿como quedara la ruta? otra fue, va a salir como antes salía esto en relación al dinero, sabiendo que se seguirán teniendo gastos como las llantas, mantenimiento, mecánico, cuenta, etc. , y estas preguntas fueron también una de las principales iniciativas de los operadores para acceder a formar parte del metrobus .

...me comentan que hubo un comunicado a las rutas en la cual metrobus les ofrecía a participara a todos los operadores de microbús así que se abrió una convocatoria para los que quisieran pertenecer a este sistema y así fue como los operadores participaron en este proyecto.

¿QUE OTRO PROCEDIMIENTO SE REALIZO PARA FORMAR PARTE DEL METROBUS?

En este caso Javier Alcalá concesionario y dueño dio su unidad y dinero para que así lograra tener un lugar casi asegurado en el metrobus y la mayoría que realizo estas acciones son conocidas en este sistema del metrobus con el sobrenombre de accionistas.

La línea 2 del metrobus se integra la mayor parte de operadores de microbús de las 5 rutas, más las unidades GMT que son los camiones blancos, a diferencia de la ruta 1 que corre en insurgentes que cuentan con la ruta 1 y ruta 2 y RTP " estas son empresas del gobierno, la línea 3 que es de Cuauhtémoc esta liderada por la empresa ADO ,en estas líneas de metrobus no hubo una negociación para que los operadores de las rutas afectadas pudieran formar parte en estos proyectos por que fueron establecidas por el gobierno, y este a su vez estableció quienes iban a conducir, colocando a sus operadores que ya de tiempo atrás tenían una capacitación para este trabajo y por lo tanto solo hubieron pocas vacantes para los demás operadores de las rutas afectadas., en cambio en esta línea 2 del metrobus por las continuas manifestaciones de los microbuseros más a parte de la gente que habita sobre esa línea llegaron a las negociaciones por eso es que en esta línea 2 existen muchos ex operadores de microbús.

Para poder pertenecer y ganarse un lugar como operadores del metrobus todos los aspirantes previamente seleccionados tuvieron que cursar una carrera de ingeniería en Auto Transporte en el Instituto Politécnico Nacional con una duración de 6 meses , con el fin de que estos nuevos operadores tuvieran los conocimientos básicos de las unidades ya que dichas unidades son extranjeras y necesitan tener una capacitación para poder operarlas dado que tienen mucha tecnología y la ingeniería de la unidad es nueva en nuestro país fue requerida esta capacitación.

Gracias a esta capacitación y el haber terminado la carrera han marcado una diferencia entre los choferes u operadores de microbuses para convertirse en “operadores profesionales” (porque están capacitados para utilizar cualquier unidad del metrobus que se les sea otorgada para laborar junto con el título otorgado por terminar la carrera)

Gracias al título obtenido ellos mismo se sienten orgullosos por que ahora la sociedad y entre compañeros ya no se dice que son cualquier chofer sino que ya son operadores profesionales,

Esta medida que implemento el metrobus para dar el cargo de operadores resulto favorable para la mayoría de choferes refiriéndonos a la superación a nivel escolar, porque la mayoría de los operadores solo tenia trunca o no habían cursado la preparatoria o solo contaban con la secundaria , dado que esto fue un requisito la mayoría obtuvieron un certificado de bachillerato para poder cursar la carrera de ingeniería en auto transporte, este sistema también sirvió como filtro ya que de aproximadamente 110 aspirantes se redujeron un 50% , la principal causa la falta de estudios y actitud para continuar estudiando. Por otra parte los demás conductores que por lo general solo cuentan con una carrera técnica en mecánica diesel fueron los que tuvieron mayor oportunidad ya que se les tomo en cuenta esta preparación para ingresar a la carrera.

Otro filtro que se implemento fue el tener la licencia para conducir de tipo c que por lo regular se saca a los 23 años, por lo que se requirió que los que tuvieran esta licencia fuese por un periodo mínimo de 5 años.

Un requisito más fue el perfil que pidió el metrobus consto de unos cursos de mecánica, cursos de manejo, cursos de interacción, cursos de sistemas eléctricos automotriz teniendo la duración aproximada de 2 meses y medio

La edad no fue muy demandada gracias a las negociaciones con la empresa metrobus dentro de estos operadores se les pidió que tuvieran alrededor de 30 a 55 , y este rango de edad es la que tenían y tiene todos los operadores de cualquier transporte público , esta fue una de las ventajas que se logro obtener ya que en la actualidad para poder ingresar al metrobus se requiere tener una edad promedio de pero 25 a 45 años y claro ya teniendo todas las capacitaciones de base.

Los mismos ex operadores (ahora operadores profesionales) y choferes ya de edad están de acuerdo que entren a trabajar personas con una edad promedio de 30 años, ¿porqué? porque dicen que ya a esa edad eres un poco más precavido , a esa edad la mayoría ya cuenta con una familia, esposas e hijos , y por consiguiente se ven obligados a tener conciencia, precaución y atención con las personas que aborden las unidades , y esto se debe a que ven reflejado este cuidado a los usuario como el cuidado que ellos prefieren para su familia.

..... Yo tengo familia, tengo mama, tengo esposa, hijos y abuelitos y no me va a gustar que un chofer les cause algún daño, por eso yo me obligo a ser responsable en mi trabajo y ser consiente de que por una mala respuesta personal podre causar algún accidente o lastimar a algún usuario. (David Santiago, operador profesional; 2013).

La mayoría de los operadores especializados están conforme con las acciones del gobierno de reemplazar a las unidades de microbús y poner unidades nuevas o en su defecto utilizar el metrobus (una sencilla razón es el que los usuarios prefieren una unidad en perfectas condiciones, a una que se este cayendo en pedazos , y como dicen no es lo mismo una micro " en buenas condiciones a una micro nueva”

...si hay 2 o 3 micros bonitas y como 5 nuevas pero con excepción de esas la mayoría están mal y sin embargo se siguen quejando de porque el gobierno los quiere quitar. (Esteban Cedillo 28 años, usuario; 2013)

¿A que se debe que los microbuses estén en malas condiciones?

Principalmente la culpa del mal estado de los microbuses son de los propietarios y los conductores ya que los gastos para mantener la unidad son muy caros solo se enfocan en tener el motor y la maquinaria del microbús en buenas condiciones para seguir laborando ,así es que se olvidan de darle mantenimiento al interior y exterior de la unidad ,

“por eso fue que el gobierno vio las condiciones y los desperfectos de las unidades y decidió removerlas , y asta la fecha continua con este mecanismo y se quita por que se quita así es el gobierno”. (Guillermo Bárcenas “el memo”, operador profesional; 2013)

Esto se pudo evitar si se hubiera continuado con los mantenimientos a nivel general de las unidades para haber podido durar más tiempo, solo es cuestión de llevar acabo los lineamientos que marca el gobierno (como son que arreglen sus unidades, darle mantenimiento general en mecánica y motor, estar bien pintados , no permitir que lo conduzcan cualquier persona que no cuente con el tarjetón y licencia) para evitar cualquier accidente o muerte provocado por personas que no cuentes con estos permisos en su defecto sean menores de edad.

¿QUE PROBLEMA EXISTE EN LOS USUARIOS QUE UTILIZAN ESTE TRASPORTE PARA SU VIDA COTIDIANA?

...Para mi si existe un disgusto con el metrobus porque yo salía de mi casa y caminaba hasta la esquina para cruzar el eje y tomar mi micro, para dirigirme a mi trabajo que esta por la estación del metro canal de san Juan y ahora tengo que dirigirme y caminar 5 calles para tomar la misma micro porque no puede hacer base en el lugar donde yo la tomaba y ni modos de tomar el metrobus que me deja una estación más adelante, aparte el tiempo de traslado era alrededor de 30 min así tuviese que esperar la micro y ahora tengo que salir una hora antes para poder llegar a tiempo a mi trabajo. Ya que la micro por causa del metrobus tuvo que modificar su ruta y consigo tarda un poco más en llegar al punto donde yo lo abordo... (Yolanda Rodríguez 50 años, usuario; 2013)

...En mi caso personal me ha resultado muy satisfactorio el metrobus porque lo tomo desde la base tepalcates asta donde me bajo que es la estación centro SCOP donde doy clase en una universidad privada que esta enfrente de la estación a si que me permite llegar muy puntual a mi trabajo con la ventaja de que solo me bajo y cruzo la avenida... (Prof. Raúl ramos 42 años, usuario; 2013)

¿QUE CAMBIO TUVIERON LOS OPERADORES DE METROBUS?

Para los operadores que se cambiaron al sistema metrobus fue un cambio drástico por tener que modificar su rutina y tener un horario fijo de trabajo, y sobretodo en su

remuneración ya que aseguran que percibían más ingresos en el microbús a comparación del sueldo que reciben quincenalmente.

Aparte de que es un trabajo muy flexible y como lo he argumentado en el trabajo anterior no existe un contrato y por ello tampoco existe una responsabilidad del trabajo por tanto los operadores me comentan que había ocasiones en que si querían trabajaban y sino se quedaban en casa con sus familias " de todos modos al día siguiente trabajaba doble turno y recuperaba el día perdido, y ahora ya con un contrato definido por el metrobus se acabaron estas comodidades y ahora tienen que acatar un horario donde si faltan les descuentan casi la mitad de su quincena.

El problema de acostumbrarse a percibir un aproximado de \$4000.00 pesos a la quincena fue un problema... tanto emocional como familiar ya que contaba solo con un hijo cuando trabajaba en el microbús y ya al pertenecer al metrobus contaba con 2 hijos a medida del nacimiento y el crecimiento de estos niños fue un cambio impresionante en el ingreso familiar y obvio por tener un salario quincenal .Pero como dicen todo se acostumbra y con el sueldo de 4 mil pesos tardamos en acostumbrarnos un año y medio para poder establecer los gastos quincenales...

...Y ya después de acostumbrarnos la primera quincena quedo establecida para puros gastos familiares y el abastecimiento del hogar, y a final del mes es lo que nosotros juntamos por si tenemos que hacer más gastos entrando la primera quincena en pocas palabras son nuestros ahorros...(El zurdo, operador profesional;2013)

Aquí en el sistema del metrobus cuentan con un día de descanso establecido pero en realidad son dos días ya que un día anterior al descanso solo trabajan medio día ya sea en la mañana o en la tarde (en esta situación los operadores se rolan un día en la mañana y el otro en la tarde y viceversa) y al siguiente día del descanso entran a trabajar en el turno de la tarde, y juntando los medios días salen los dos 2 de descanso cada semana cambiando su modo de vida y sus costumbres que tenían con el microbús.

¿CUANTO GANABAS EN UN DÍA EN EL MICROBÚS?

...Si me daba una jornada de 5 a 6 vueltas sin salir tan temprano con un aproximado de 12 horas por decir de 7 a 7 percibía una cantidad aproximada de 1200 a 1440 pesos libre de cuentas. Pero si te gustaba el dinero te ibas a trabajar desde las 4 de

la mañana asta la ultima persona que aborde de la base pero obviamente por todo el día sale un aproximado de 2880 y así con ese ritmo de trabajo fácilmente se hacia uno de sus cosas y a largo plazo de su propia micro, ¡claro esto cuando empecé ahora no creo que se pueda!... (David Santiago, operador profesional; 2013).

Y ahora en el metrobus perciben menos que en el microbús ya que la vuelta metrobus la paga aproximadamente 45 a 50 pesos que se maneja por kilometraje de unos 25 a 20 km son como 200 a 300 pesos me explica.

Pero aparte la gente que esta atrás del metrobus (administración) no se pone a ver en si el sueldo que se les da a los trabajadores es el adecuado por todo lo que conlleva ser operador y la responsabilidad tan grande de transportar a los usuarios

El trabajo que se desempeña dentro del metrobus no se valora y no se remunera como debería, por esta razón existen varios operadores que preferirían regresar a laborar al microbús (si a mi me dieran una micro en otra ruta me voy y dejo el metrobus tenga lo que tenga seguro, prestaciones etc. Operadores profesionales; 2013)

Una diferencia que se presenta drásticamente entre el metrobus y el microbús es la interacción con los usuarios ya que en el metrobus simplemente vas a tu trabajo siendo este solamente el manejar la unidad y cuidar la integridad de la gente y la del operador junto con la unidad. (Aun así una regla del metrobus es: que si un automóvil se atraviesa o ingresa al carril confinado el metrobus "este no tiene porque frenar".) La cual los operadores muchas veces no cumplen ya que como explique tanto ellos como los demás usuarios tiene familia, por lo tanto me dicen..... "Uno es ser humano como no vas a frenar o porque vas a chocar si se puede evitar un accidente".... (Operadores profesionales; 2013) esto crea una controversia entre los operadores de que si este sistema esta hecho para beneficio y brindando una seguridad a los usuarios porque tienen que acatar o en dado caso porque se establece este tipo de reglas, siendo una obligación dentro de su trabajo de los operadores cuidar la integridad de los usuarios y del unidad.

Y en un caso especifico es de que ya no existe tal comunicación con los usuarios como: donde baja, hasta donde va, ya no se dan indicaciones por donde va la unidad etc. pero lo que nunca falta son los gritos de la gente los disgustos los comentarios en contra y lo único que podemos decir o hacer es orientar a la gente para que exprese su

inconformidad o queja en las instancias correspondientes y no como antes que te ponías al tu por tu con lo usuarios. (Operadores profesionales; 2013)

En este sistema de metrobus con todo y sus limitaciones llega el momento en que luego el propio operador desea que interactúen con el que le platicuen cosas esto por lo general en las mañanas ya que todas las personas van durmiendo , y le pasan el cansancio al operador. (Experiencia personal)

EXPERIENCIAS EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METROBUS (OPERADORES PROFESIONALES)

El primer y único accidente en el que me he involucrado fue aproximadamente hace 6 mese en el eje 4 y calzada de tlalpan , “yo venia sobre el carril confinando y se me metió una camioneta conducida por una señora y así sin más ni más se me atravesó (y hasta la fecha me sigo imaginando que era lo que estaba pensando la señora o que quería hacer) causando un accidente aparatoso donde la camioneta involucrada sufrió un desprendimiento de eje trasero , la cual se desprendió con el choque, en este percance y gracias a que cuentan con un sistema de comunicación abierta arribaron al lugar 20 ambulancias y casi media decena de policías ya que por reportar el choque se atendió de inmediato por ser la hora pico dentro del transporte, pensando encontrar decenas de afectados , lo bueno fue que no hubo ningún lesionado, yo lo que hice después del impacto fue reportar y preguntarle a lo usuarios si alguno había sufrido algún percance , al comentarme que a nadie le había sucedido nada ,volví a reportar y me baje a checar la mi unidad, y al ver que no había tanto daño seguí mi trayecto asta la siguiente estación para que la gente no se viera afectada y pudiese continuar con su destino (esto se tiene que hacer como rutina en algún accidente) , después salí del confinado como establece el reglamento y regrese a lugar de los hechos , al paso de algunos minutos y de la aglutinación de las personas tanto usuarios como gente chismosa, paramédicos y policías , se volvió una zona de desconcierto y la policía empezó a tomar declaraciones de como sucedió el choque , estando yo abajo normal con mi uniforme y mezclándome con la gente como un espectador más , escuche a los policías preguntando "¿ en donde esta el operador del metrobus?, y la gente chismosa empezó a inventar historias referentes a mi, como la siguiente:

“¡no! El chofer ya se pelo, lo único que hizo fue pegar y echarse a la fuga; El operador se bajo y se fue, creo que hasta lo recogió uno de sus compañeros del metrobus; El chofer solamente se bajo vio la camioneta y yo creo que se espanto porque se fue, según que iba por ayuda; Al chofer ya se lo llevaron en una ambulancia creo que se había lastimado el cuello por el choque; Los policías ya se lo llevaron porque ya se quería dar a la fuga el wey!

Y otro señor dijo: ¡no poli el chofer ya se dio a la fuga, se bajo del camión y nada más nos dijo adiós y ahí dejo a la señora! Etc. y yo solamente escuchando y divirtiéndome de las cosas que llegaba a escuchar entre la gente, pero antes de que se empezara hacer más grande los chismes me acerque al oficial y le dije: “yo soy el operador” y ya me tomaron mi declaración y pensando que se terminarían los chismes continuaron otro nuevos, ya que después di mi declaración de los hechos la gente me preguntaba porque no frene y hubo un momento en el que me estrese y les contestees que a la velocidad que vienes y con lo que pesa la unidad con todo y pasajeros es imposible frenar y aun así si frenara de golpe aparte del choque provocaría daños a las personas como golpes, luxaciones fracturas etc. aparte de que la unidad pesa 18.5 toneladas vacio y ahora lleno es imposible frenar y no causar daños mayores, y después de murmullos la gente mejor se aparto, y de ahí pasaron los del metrobus por mi y me dieron de descanso lo que restaba de la jornada. (Javier Alcalá, operador profesional; 2013)

Otra situación que pase fue de que un supervisor me llamara la atención por el volumen de la radio que venia escuchando, pero como yo ya estaba acostumbrado y como es común tener un buen sonido en el microbús pues se me hizo fácil subirle como siempre a la música, pero de ahí en fuera no he faltado al reglamento.

SIMILITUD DE EMPLEOS TANTO EN EL MICROBÚS COMO EN EL METROBUS

Son casi los mismos trabajos que se generan en el microbús y parecen ser los mismos que se desempeñan en el metrobus solo que a diferencia de los trabajos en la ruta los llamados "informal o precarios", y en el metrobus ya están establecidos como un empleo formal como son los casos de:

| | |
|--------------------------------|---|
| ruta- microbús | Línea 2 del metro bus |
| chofer | operador profesional |
| checadores | supervisores |
| mecánicos | mecánicos de agencia |
| mantenimiento (patrón- chofer) | mantenimiento por parte de las empresas |
| lava coches | Intendentes de unidades |
| Barrenderos de la base | Intendencia estaciones y bases |

VENTAJAS DEL METROBUS

Se tiene una base de control que se le denomina viveros y tanto la base como las unidades y las estaciones cuentan con una frecuencia abierta al gobierno y a los servicios ciudadanos como son la policía, bomberos, ambulancias, protección civil, asistencia vial etc.

Cuenta con un sistema de vigilancia tanto en bases, estaciones, y cámaras en el metrobus para mayor seguridad

Cuenta con paradas establecidas, una ruta lineal que ahorra mucho tiempo. Las unidades son de buena calidad etc. Sin embargo a pesar de que ya existen puestos laborales que condicionan el mantenimiento de la unidad siguen existiendo los mismos problemas como: el sistema de frenado, el mantenimiento dentro de la unidad, mantenimiento de la unidad por fuera, pésimos mecánicos (algunos cuentan con la capacitación y pareciera que no la tienen) etc.

¿REGRESARÍAS AL TRANSPORTE PÚBLICO MICROBÚS?

Pues siendo dueño uno se vuelve más conchudo y buscan rentarlo para que alguien más trabaje por ti. Y eso de dar cuenta ahorita ya no es negocio y yo creo que ya ni siendo dueño es negocio, ni trabajar, por el simple hecho de que por la modificación

de la ruta ya no consiguen los mismo pasajes de antes , la gente prefiere venirse apretados en el metrobus que hace un traslado rápido de donde lo abordan hasta su destino, que abordar una micro desde la base y tardarse horas por el recorrido de la unidad, por esta razón algunos microbuseros se animaron a entrar en el proyecto del metrobus pero pues no todos lo lograron y ahí siguen batallando en las rutas . (Javier Alcalá, operador profesional; 2013)

....a mucha gente que conocemos los vemos en el camino y que luego convivimos en nuestros descansos los vemos batallando y es cuando me siento bien por haber tomado la decisión de integrarme al metrobus ,porque en nuestros encuentros nos preguntamos ¿como te va? y sus respuestas tanto patrón como trabajador es pues ahí vamos, batallando ya sabes, y hay veces donde se alegran porque dicen ya esta buena otra vez la ruta y aunque ya este de nuevo como dicen ya no es lo mismo porque el gas esta incrementándose, las refacciones siempre han sido caras y más aparte sacar el dinero diario obviamente es muy difícil más no imposible ,porque aunque trabajes todo el día los 2 turnos tienes que pagar cuenta por los dos turnos y descuéntale lo que gastas por día de gas y tus propios gastos pues es una batalla muy dura. (Guillermo Bárcenas “el memo”, operador profesional; 2013)

Ahora con mis ex compañeros de trabajo yo veo como hobby el manejar la micro, pues hay ocasiones donde solo quiero manejar una micro y pues les digo que me lo rentes solo por un día ya que es mi descanso obviamente con el fin de también ganarme un dinerito extra que siempre son buenos pero sin dejar tu trabajo (Javier Alcalá, operador profesional; 2013)

Aun con las ventajas y desventajas que tiene las dos fuentes de empleo existentes personas que no cambiarían su trabajo ya que por las diferentes posturas cada quien lo ve a su preferencia.

Rutina de un Operador Profesional del Metrobus Línea 2 Etnografía

Teniendo el turno de la tarde, se levanta a más tardar a las 8 am para desayunar, y ayudar a su esposa en la casa o si tiene que arreglar su automóvil lo hace, o en dado caso de que quisiera ganarse un dinero extra pide trabajo con un amigo en su microbús siendo el turno de la mañana para poder llegar a su trabajo en la tarde, con el horario de entrada de 3 pm sale de su casa a las 2:30 pm para llegar a tiempo a la base en la estación Tepalcates llegando a las 3 o cuarto para las 3, de ahí espera su corrida o jornadas que le corresponde ese día, le entregan una unidad y una hoja de carrocería (frenos puertas limpiadores llantas etc.) y esto es necesario checarlo antes de sacar la unidad para evitar problemas saliendo (la misma rutina que manejan los operadores de microbús) 3:20 a 3:30 de la base de tepalcates hasta terminar como a las 10:30 a 11:00 entregando la unidad para que se llene de diesel y estar lista para el día siguiente.

Y en el caso de la mañana que es el turno a las 4:30 am , se para más o menos a las 3:30 para salir a las 4 y llegar 4:30 llegando en esta ocasión al patio donde se encuentran todas las unidades ubicados en la base de tepalcates, teniendo 15 min para checar toda la unidad y la maquina (agua, anticongelante, puertas, motor y las bandas) si llega a estar mal se les notifican a los mecánicos que se encuentran ahí para que se puedan reparar, en dado caso que no tendría que realizar las mismas actividades con otra unidad, saliendo por lo general al cuarto para las 5 o en su defecto a las 5 am, se le entrega un itinerario que especifica la hora en que debe de estar en cada estación, evitando tener contratiempos. Y esta exactitud es lo que brinda metrobus tanto por el itinerario como con las unidades con una ingeniería casi perfecta.

Si en su defecto el operador por razones no llega al horario establecido que se les conoce como frecuencia tiene todavía una oportunidad de llegar a la otra frecuencia teniendo la primera una tolerancia de 15 min y la segunda igual, si se pasa de ese tiempo al operador se le desincorpora perdiendo prácticamente el bono de puntualidad que son como 150 a 200 pesos cada quincena y descontándole alrededor de 1500 a 2000 pesos más una multa por no cumplir el itinerario. Pero todavía tiene oportunidad de dar a conocer los hechos por los cuales no cumplieron con ese tiempo establecido informando en dado caso su hubo un accidente, manifestación etc. o si la unidad venia con desperfectos etc.,

La vuelta metrobus la paga aproximadamente 45 a 50 pesos que se maneja por kilometraje de unos 25 a 20 km son como 200 a 300 pesos pero como ya eso de sacar dinero en cada vuelta ya no les corresponde a ellos por lo tanto no se preocupan de cuantos kilómetros llevan ya que su único trabajo es manejar por eso es el itinerario. En este mismo se especifica la jornada que debe seguir ya sea de tepalcates a tacubaya y de regreso, de tepalcates a col del valle y de regreso, o donde se aglutina más gente que es del moral a etiopia y de regreso esto para darle mayor fluidez a las personas que utilizan este medio evitando que se sobre pase la capacidad de pasajeros con que cuenta la unidad. Existen en Metrobus 2 tipos de autobuses. Los articulados son aquellos que consisten en 2 vagones tienen una capacidad aproximada de 160 pasajeros. Los biarticulados cuentan con 3 vagones y su capacidad es de 240 pasajeros.

Pero para esto conforme al itinerario si lo cumple al pie de la letra pues no tiene oportunidad de nada incluso de ir al baño, por eso es que entre compañeros todos nos hechamos la mano esa unión entre compañeros nunca se va a quitar a lo mejor y ya lo traemos por trabajar en el micro pero es una ayuda muy grande ya que el tiempo aproximado es de 30min que se reparte entre compañeros con la finalidad de no estar estresados manejando o en su defecto poder comer algo en el camino o pasar al baño etc.,

El reglamento de auto transporte de pasajeros al cual están apegados los operadores de metrobus les fue quitado la hora de comida increíblemente no pueden descansar para consumir algo en su jornada de trabajo aunque la ley permite una hora para poder desayunar y comer que es lo que marca la ley federal de trabajo, así que se las arreglan para poder comer entre estaciones o en dado caso en un semáforo tienen escasos minutos para comer y beber algo, ya que si fuesen sorprendidos realizando estos actos son reportados y por lo tanto obtienen una multa.

A lo largo del día tienden a dar 5 vueltas de 10 horas aproximadamente la ultima corrida sale 11:45 de tepalcates y de tacubaya sale a las 12 , una de las cosas que hacemos en la ultima vuelta es reducir el tiempo de espera en las estaciones que son de 10 segundos, si vemos que no hay gente en la estación tratamos de que sean 5 segundos , esto para llegar tanto la gente como nosotros más rápido a casa " y la gente lo agradece, no se si lo

hacen a propósito pero hay gente que dice en voz alta ¡hay! Ahora llegamos 20 min antes que bueno, y te gritan gracias chofer en lugar de gracias operador profesional jajá (operadores profesionales; 2013). Y pasa lo mismo en la mañana en las 2 primeras vueltas ida y regreso que tienen una duración de un hora de estación a estación.

Para obtener el bono de puntualidad se toman de tolerancia 15 min pero si un día llega 5 min retrasados para el siguiente día solo tiene 10 min de tolerancia así es que por cada minuto que se retrase es descontado de los 15 permitidos por quincena.

Pero los controladores que firman los itinerarios, tienen otra función la cual es brindarle ayuda a los operadores en caso de algún desperfecto ellos son los únicos que te pueden otorgar 15 a 20 min de tolerancia obviamente este mismo coordina los movimientos a la base central viveros para que quede en bitácora todas las acciones durante el día.

Así que a final de cuentas el trabajo realizado por parte de estos operadores profesionales y los operadores de microbús es similar, se pueden ver de dos posturas ya que dentro de cualquier empleo se ven las ventajas y desventajas, pero como he presentado el trabajo es similar, las funciones son iguales lo único que cambia es que uno tiene contrato y se considera formal y el otro informal o precario.

Los operadores de microbús algunas veces piensan en cambiarse a un trabajo relacionado al manejo de cualquier auto transporte pero que sea fijo, teniendo un salario fijo junto con prestaciones; pero existen operadores (que como ya presente anteriormente) tienen otra perspectiva que sería trabajar para llegar a ser dueños y así vivir de la renta de la unidad, puesto que tanto metrobus y microbús no cuentan con jubilación, así que su futuro depende únicamente de ellos mismos.

Capítulo 5

Perspectivas Finales Y Conclusiones

La metodología que se utilizó fue principalmente en el trabajo de campo fue la etnografía y las entrevistas que se realizaron a los operadores de microbús, usuarios y a los informantes claves, también parte de las herramientas utilizadas fueron las encuestas, cuestionarios que ayudaron en la recolección de datos.

Durante la investigación se encontraron problemas preliminares donde en ocasiones el punto de partida se tuvo que fundamentar con las hipótesis iniciales que a su vez dieron parte a nuevas hipótesis.

Es necesario dejar en claro que para basarse en una etnografía se debe decidir dónde y cuándo se observara el objeto de estudio, esto ayuda a tener una información que sustente lo recolectado anteriormente, también se seleccionó la información registrar ya que existieron distracciones con temas relacionados al tema principal, por ende se modificaron las hipótesis.

El terreno general fue el transporte público delimitado por la ruta 10 ubicada en la delegación Iztacalco y la ruta 11 ubicada en la delegación Iztapalapa, esto por que el transporte público es para “todas las personas” es decir es de un uso colectivo, involucrando tanto operadores como pasajeros, siendo estos últimos los que generan el trabajo y los ingresos de este trabajador sin salario.

Una herramienta fundamental para el antropólogo es la observación participante esto ayuda para comprender a los objetos de estudios en este caso a los operadores de microbús y las distintas jornadas junto con las condiciones de trabajo en las que se desenvuelven diariamente con ello se facilitó la identificación de informantes claves para realizar entrevistas y por medio de estas la comprobación de las hipótesis planteadas.

Al comprobar mis hipótesis en el trabajo de campo puedo cuantificar mi información aplicada a los transportistas y patrones para posteriormente registrar la opinión de los usuarios del servicio de transporte público, verificare y evaluare las opiniones de los

distintos usuarios del transporte público en función de las preguntas planteadas, investigue sobre los niveles de educación, ocupación, servicios y posesiones del principal sostén del hogar. Con el fin de contribuir a la difusión de los aspectos que muestran deficiencias y las condiciones de vida entorno al sistema del transporte público.

La manera en la cual me apoyé para realizar la investigación cualitativa fue con la recolección de datos descriptivos, es decir, las palabras y conductas de las personas sometidas a la investigación cualitativa que es inductiva ya que al principio de la investigación se diseñó la investigación para darle la confiabilidad a la investigación.

La perspectiva teórica llamada fenomenológica y los Fenomenólogos que menciona el autor *Robert Bodgan* dan a entender los fenómenos sociales desde la perspectiva del actor. Lo que importa es lo que la persona percibe como importante, de igual forma importa la conducta humana que muestran los objetos de estudios. Dejando a el escenario ideal de fácil acceso, aquel que establece una buena relación inmediata con los informantes y recoge datos relacionados con los intereses investigativos. (*Robert Bodgan 1998*)

Dentro de la investigación es en cierta medida secreta ya que casi nunca se comunica todo a los informantes, en el campo hay tres acciones principales: 1° la interacción social no ofensiva, para que los informantes se sientan cómodos. 2° modo de obtener datos con estrategias y tácticas de campo. 3° registro de datos de campo escritas.

Esto es lo que busca cualquier antropólogo o bien investigador de campo ya que significa muchas cosas, el como lograr que las personas se abran con nosotros (antropólogo), se basa en una simpatía con los informantes y que ellos crean sinceramente en nosotros y con esto solo se logra que el investigador se acomode a sus rutinas. Los informantes claves apadrinan al investigador, lo muestran, lo presentan, responden por ellos, le dicen como debe actuar cuando se encuentren en relación a los demás. Es importante tener una buena relación de confianza con los informantes porque el informante clave correcto puede contribuir y es de suma importancia para la recolección de datos y relación con los demás.

La distribución de los asentamientos de población en el territorio, así como la localización de las industrias, las materias primas y las fuentes de energía influyen de manera decisiva en la red de transportes, tanto en la densidad de la misma como en la conectividad. Como se sabe el transporte público es un medio de transporte usado por millones de personas de diferentes clases sociales y como presente anteriormente, claro aun sin un sistema organizacional deficiente con problemas de financiamiento y sin una estructura que ayude para brindar un buen servicio en general.

El tema de estudio para este primer periodo será investigar como es la vida los trabajadores del servicio de transporte público, que se ven inmersos en el problema de que no cuentan con un salario fijo, teniendo jornadas superiores a las 8 horas reglamentarias y consigo afectando su vida cotidiana solventando este trabajo precario dada su situación laboral o escolar que presentan.

El autor David Harvey habla acerca de las transformaciones del espacio urbano esta idea en lo principal me llamo la atención dado el tema de estudio que llevo acabó entra en este aspecto de la transformación y analiza también las consecuencias del modelo laboral siendo este el futuro de la vida urbana dentro de lo precario. (Harvey, David 2008)

La idea que el sociólogo urbano Robert Park escribió y cita este autor me parece un acierto en cuanto a idea central del porque se dan estos cambios:

(...) representa para el hombre la tentativa más coherente y, en general, la Más satisfactoria de recrear el mundo en que vive de acuerdo a su propio deseo. Pero si la ciudad es el mundo que el hombre ha creado, también constituye el Mundo donde está condenado a vivir en lo sucesivo. Así pues, indirectamente Y sin tener plena conciencia de la naturaleza de su obra, al crear la ciudad, el Hombre se recrea a sí mismo (Park, 1999: 115).

RESULTADOS

Dentro de mi tema de investigación la creación de nuevas rutas y nuevos medios de transporte me hace una reflexión del porque las personas buscan ayudar a crear espacios o rutas para el beneficio de otras persona cuando en algunas ocasiones ellos no las necesitan pero que de algún modo les redituaran en lo económico en este caso halando de las empresas. Dada la idea de Park este el mundo que estamos condenados a vivir y con estas creaciones tratamos de modificarlas para la mejor estabilidad posible, pero si ayudan a la estabilidad económica (pero esto no se ve reflejado en los operadores de microbús, ni mucho menos con los operadores del metrobus quienes cuentan con un contrato laboral a diferencia de los operadores de microbús), dado que se debería de ver una diferencia abismal por estar ya en una empresa caso contrario ya que las condiciones son las mismas.

Ligando las ideas que me proporcionaron los operadores de microbús... qué tipo de personas queremos ser, qué tipo de relaciones sociales buscamos... (Operadores 2013).

Me queda claro que la relación tienen estos operadores de microbús con el medio urbano y con los usuarios es fundamental para el desempeño diario y el cual enmarca las actividades y los roles que podemos tener, preguntándoles a los usuarios mediante entrevistas y cuestionarios lo siguiente ¿Qué pasaría si eliminaran los microbuses? Y la mayoría me contesto que no sabrían que hacer, dejando en claro la necesidad que representan estas unidades para los usuarios, pero aun más los usuarios dependen ampliamente de los operadores de microbús dado que estos se esfuerzan en levantarse temprano y acostándose tarde para beneficio de los usuarios.

Se sabe que no hay suficiente capacidad adquisitiva en el mercado para ellos, pero se debe entonces encontrar nuevos mercados para que estos operadores puedan continuar haciendo este trabajo precario, este es el caso de la creación de nuevos medios de transporte hablando del metrobus que es un nuevo mercado en expansión pero dada las dimensiones que maneja no se podrían establecer en cualquier parte, he ahí la importancia de estas unidades y de los operadores que sin duda acceden a lugares que solo con automóvil particular se tendría acceso.

Pero viéndolo por otro lado la ganancia de los operadores es muy baja pero pueden encontrarse alternativas en la regulación de la competencia (metrobus- microbuses), dejando en segundo plano la monopolización (fusiones y adquisiciones) del sistema de transporte público, y esto convendría en las expansiones del metrobus, pero trabajando en conjunto con las unidades de microbús.

La idea anterior junto con las oportunas transformaciones del espacio urbano proporcionando por un lado la centralidad en este caso del traslado utilizando el metrobus y tratando de afiliar hablando de rutas alternas de microbuses, a este se busca utilizarlas para que al final estas conlleven el peso de trasladar a los usuarios y así los dos puedan llevar a cabo un buen trabajo.

La descomposición de la ciudad, que se corresponde con el tránsito definitivo del mundo productivo al mundo monetario, se opera y se modela mediante nuevos y más agudos procesos de transformación de los espacios para el mejor aprovechamiento de espacios así que si se puede regular esta situación y trabajar en conjunto todos los sistemas de transporte.

El conflicto en cuestión es que no cuentan con ningún salario fijo, solo obtienen ingresos del pasaje que vendría siendo una especie de “propina” que va de 4 a 6 pesos. Este ingreso no es constante ya que varía en relación a los pasajeros que se tiene en una “vuelta” de base a base ,por lo tanto se puede decir que es una ventaja porque si en una jornada de trabajo mínimo puede tener muchos pasajes esto le reditúa mayor ingreso y por otro lado, la desventaja es que tanto pasaje puede tener en unas horas, en un día, en una semana , en un mes.

Por otra parte en una sola ruta no existen pocos camiones por lo tanto no benefician al ingreso de estos trabajadores, incluyendo la parte de que estos trabajadores en ocasiones tienen un patrón a quien le entregan por día una cuenta por la renta de la unidad.

“En general creo que depende mucho de cuanto tiempo trabajen y por supuesto la ruta en la que trabajan pero no dejaría de ser un trabajo precario”, esta hipótesis se mantuvo

a lo largo de la investigación dado que las rutas fueron diseñadas estratégicamente junto con las avenidas y calles principales, depende mucho que negocios, establecimientos, instituciones se encuentren en esa ruta de ello depende la afluencia de los pasajeros y a su vez se refleja en los ingresos.

“Estos operadores de alguna manera se vuelven conformistas”, por las entrevistas realizadas a estos operadores de microbús la mayoría acepto que esta condición siempre la pasan en alguna etapa del trabajo, dado que influye que tanto trabajen y de que manera trabajen, así se conforman en un día trabajar horas extras o doblar turno para recuperarse del día anterior o bien para poder tener un ingreso que necesitan

“Este trabajo es “redituable” por eso no cambian de trabajo”, efectivamente esta hipótesis tiene relación con la anterior dado que depende del desempeño de estos operadores de microbús para que les sea redituable; pero caso contrario de esta hipótesis dada la explicación que presente de como se establecen las vueltas dentro de la ruta influye de que manera se apalabren con su patrón ya que si solo se trabaja por algunas horas no resulta redituable junto que solo trabajen medio turno solo podrán obtener lo que ya esta establecido, en este caso los que resultan con más ganancias son los dueños no los operadores.

“Las jornadas laborales dependen de la administración monetaria”, si por ende es que los operadores se rolan los turnos ya que influye muchas veces el horario de trabajo.

“Con el salario que obtienen les alcanzaría para comprarse su propia unidad”, la mayoría contesta que influye mucho dos aspectos, Si se puede siempre y cuando uno sea soltero y tenga esa ambición. No se puede si se encuentran casados o con obligaciones que involucren el mantener a terceras personas, aun con la ambición en mente.

“Existen problemas con los taxistas”, si existe una rivalidad y roces debido a que los dos se sostienen del pasaje, algunas veces ambos se ven beneficiados, porque en ocasiones la falta de microbuses o en su defecto la aglomeración que tienen estas unidades, benefician a los taxistas puesto que por esos casos los usuarios prefieren ir cómodos o bien llegar a su destino cueste lo que cueste. Pero cuando los taxistas se encuentran ocupados o no quieren llevar a los usuarios estos prefieren irse en la unidad que estar esperando un taxi libre o que los quiera llevar a su destino.

“Cambiaría su estatus social al subir la tarifa del pasaje”, no solo genera más gasto, como presento la elevación de la tarifa no beneficio a estos operadores de microbús y como me manifiestan, esto solo ayuda a gastarlo en otras necesidades de la unidad y propias.

“La imagen de la unidad influye en la obtención de pasajes”, claro que si influye dado que jala más pasaje una unidad nueva o que se ve en buenas condiciones. Pero por otro lado si a los usuarios no les alcanza el pagar los 5 o 6 pesos se esperan a una que cobre 4 pesos que son las viejitas o que ahí la llevan (operadores ruta 10 y 11).

“La imagen edad y comportamiento influyen para este trabajo”, en ocasiones los usuarios frecuentes de una ruta ya saben que operador trae tal unidad y como opera, pero para los que no saben, se dan cuenta ya que están arriba de la unidad.

“La inseguridad les afecta en lo económico”, al principio como en todo si afecta pero en ocasiones las ratas nos piden una cuota para que no se suban a robar a la unidad, de todos modos estos orillan a que nos mochemos porque sino nos dan sustos y en ocasiones nos asaltan (operadores ruta 10 y 11).

“Existe una cultura vial”, se tiene noción de las reglas y normas pero no existe una cultura vial como tal. (Operadores ruta 10 y 11).

“Cuales son las limitaciones en cuanto a la protección de los derechos de los usuarios”, pues no existen limitaciones, pero siempre se nos ignora y solo apoyan a los usuarios (operadores ruta 10 y 11).

“El que trabaja más gana más se cumple” ¿Por qué? En algunas ocasiones no se puede porque cada vuelta ya tiene el tiempo medido así que aunque llegues 20min o 30 min antes del tiempo de la vuelta esos minutos se pierden en buscar pasaje y en el tráfico principalmente, aunque argumentan que no siempre es así, hay caso en que si trabajas menos ganas más ¿porque? Porque en ocasiones el primer turno por ser tan demandada por la mañana (por la gente) y aunque uno salga tarde o temprano y de de 2 a 3 vueltas siempre estará llena la unidad por la hora y la situación de que hay más gente.

Y en el caso del segundo turno puede trabajar 3 vueltas y saca igual o más que el primer turno reiterando que depende del pasaje ya que es conveniente salir desde la base “lleno” refiriéndose a estar ocupados todos los asientos y llenarlo en el camino, esta

situación se da porque la gente como ya va de regreso lleva consigo su cansancio y prefiere tomar la micro desde la base y pagar más por ir sentado que pagar menos por ir parados.

Pero como presento en la etnografía de la ruta 11, esta hipótesis si se cumple dado que estos operadores se levantan más temprano para poder trasportar a los usuarios que trabajan en la madrugada o entran a trabajar muy temprano (operadores ruta 10 y 11).

ANALISIS E INTERPRETACION DE LOS DATOS

Después del segundo trabajo de campo se comenzaron a redactar los primeros capítulos para la tesis, la dinámica fue la siguiente ya que se estableció que la revisión del trabajo escrito que estaríamos realizando se llevaría a cabo todos los días lunes, que sería también las fechas de entregas de dichos avances a continuación presento las actividades que realice en estos meses.

Se recolectó información recabada durante el primer y segundo periodo de trabajo de campo que en su conjunto se realizó lo siguiente:

| | |
|---------------|---------------------|
| Entrevistas | Etnografías |
| Cuestionarios | Notas periodísticas |
| Platicas | Lecturas |

Dentro del análisis de resultados, procesando los datos recabados durante el proceso de investigación se observo como es la vida y la rutina de estos operadores de microbús junto con la de los usuarios, las entrevistas que se obtuvieron y lo que se descubrió, están plasmadas en los capítulos de la tesis.

El resultado que arrojan las entrevistas se tomó en cuenta que se entrevistaron 20 operadores de ruta 10 y 15 operadores de la ruta 11 *informantes relevantes para la investigación*.

Las conclusiones van ligadas a los objetivos que se hayan propuesto, y en las cuales se comparan con lo obtenido en los resultados después de la investigación, de igual manera se describe si las hipótesis fueron ciertas, en este caso se logro comprobar dichas hipótesis.

En base a lo anterior se comenzaron los análisis de datos los cuales servirán o no para nuestra investigación. Se constituyó que el grupo de trabajo siguiera estos pasos para que tuviéramos la misma dinámica, dejando los días lunes como días de entrega de los avances que se realizaban durante la semana. Se impartió una sesión formativa y de reflexión de 1 hora para los miembros del grupo de trabajo.

Posteriormente se llevó a cabo la revisión de información recabada en los dos periodos de trabajo de campo. Resúmenes de lecturas (individuales o establecidas por la directora de tesis).

Redacción del estado del arte que llevaría el primer capítulo de dicho trabajo.

Proceso de cambio del material escrito (modificación y complemento)

Recoger la información sobre el trabajo precario en el Trabajo de campo

Utilizar los cuestionarios y las entrevistas para la redacción.

Materiales recabados en el proceso de investigación.

Inicio de la redacción del capítulo 1

Entregas de observaciones y trabajos realizados

Después de la revisión del primer capítulo; Se entregó el segundo capítulo y parte del tercero. Se leyeron lecturas adecuadas y referentes al trabajo en cuestión. Se entregó completo el capítulo 3

Posteriormente se hizo entrega del capítulo cuarto y se estableció una fecha para la entrega del capítulo quinto después de la revisión minuciosa de los anteriores

Se elaboró un informe detallado del proceso en general del trabajo, con la participación de la directora de tesis explico la importancia de las actividades a desarrollar independientemente para las entregas posteriores en cada sesión.

Se dio una charla a las 12:00 horas todos los lunes, ya que se estableció el horario entre los miembros del grupo para evitar problemas con las sesiones. Ya organizada las sesiones se llevaron a cabo en cubículo de la directora de tesis ubicado en el edificio f de la universidad autónoma metropolitana Iztapalapa.

Durante las sesiones siguientes se realizaron análisis de los resultados recabados y fue necesario informar en cada sesión la evolución del trabajo. Se realizan prácticas de interpretación y se cada uno de los elementos a la directora de tesis.

LAS LIMITACIONES DE LA INVESTIGACION

Dentro del proceso de campo se pudo observar que gran parte de los problemas relacionados con los embotellamientos son causados por los microbuses pero también por los automóviles particulares que sin duda se suman y algunas veces inician este problema incrementando el estrés y la contaminación, por lo que cuando se tomaban temas en relación los operadores se cerraban y planteaban el problema de los demás automóviles.

Tuve problemas para involucrarme con algunos representantes ya que no se encontraban en su lugar de trabajo o de plano no me permitieron tener una cita o entrevista alguna.

En el aspecto del metrobus, tuve limitaciones de acceso a platicar con los operadores dado que no puede haber personas en los paraderos y mucho menos con los operadores si estos no se encuentran en servicio, también por que estos operadores no pueden ir platicando durante el trayecto sumándole que por estar dividido el metrobus la primera parte es área exclusiva de mujeres, así que ellas mismas me impedían el paso para llegar al operador.

CONCLUSIONES

El utilizar el transporte público, no solo significa trasladarse de un punto a otro, sino entender porque existen estos transportes acompañados de una ruta que llegan por lo general a todos los lugares, dentro de esta ciudad tan grande en la que vivimos, esto es cotidiano por ello en mi caso me llamo la atención. Pensando y recordando todas las salidas que he hecho a lo largo de mi vida me di cuenta que este servicio es primordial para cualquier tipo de persona (escasos recursos, gente acomodada, estudiantes , obreros etc.) para poder trasladarse y para llegar a cualquier parte de la ciudad, de ahí que este servicio cotidiano nos hace pensar que hay detrás de este transporte y en este caso como es la vida del operador , como subsiste sin un salario fijo ,sin prestaciones sin seguro, cuales son sus limitantes incluyendo su familia cosas e inquietudes son las he resuelto con esta investigación.

Llego a la conclusión que las barreras que se presentan en el transporte público es la estructura institucional dada la falta de modernización y profesionalización de los trabajadores de las instituciones que llevan a cabo la regulación y la vigilancia de los operadores de microbús y de las unidades, y no tanto de los operadores de microbús aunque si tienen parte en este conflicto, dado que no se han regularizado y no se cuenta con una cultura vial junto que no se respetan las normas y reglas establecidas. Siguiendo que el problema son las rentas, como mencione se renta la unidad, se rentan las placas, permisos dejando a un lado a la concesión que se otorga para presentar el servicio esto genera que no exista regularización alguna, por lo tanto contribuye a la explotación y al trabajo precario que realizan estos operadores de microbús.

La profesionalización y concientización del conductor de microbús, podrá ayudar para mejorar el servicio y brindarle al usuario un transporte de calidad, pero esto no podrá evitar lo que llaman “la guerra del centavo” o las famosas “carreritas” para ganar el pasaje dado que el terreno en el que se opera (avenidas y calles) se presta para tal, y lo que no saben algunos es que ya se establece el rol de quienes carga en base y quienes no, por lo tanto se ve como una carrerita pero en si solo llegan al punto establecido para la carga de pasajes unos por fuera de la base y otros dentro de esta, así que estas reglas no escritas y conocidas por todos ayudan en la obtención de ingresos que representa la sustentabilidad de estos operadores y sus familias, pero se debe de tomar como una competencia por el pasaje no como una guerra aclaro no estoy respaldando esta acción simplemente este concepto indigna y rebaja al operador dejándolos a merced de ofensas por parte de los usuarios que toman esto como una burla y represente una indignante situación que pasan a diario estos operadores.

El problema en si no son las unidades sino que la infraestructura la falta de responsabilidad de los usuarios y demás conductores que entorpecen a gran escala el libre tránsito, por eso es necesario que se establezcan medidas de regulación en general tanto particulares como públicos para que ambos no corrompan los reglamentos existentes.

Pero de nada sirve si se aplica solamente la ley frente al transporte público, dado a lo observado en campo y en situaciones cotidianas, la policía de tránsito ponen multas diarias a microbuses, por ascender y descender pasajeros en el segundo o tercer carril, pero

no se toma en cuenta al taxista que se cierra en busca de pasaje o al particular que se encuentra en segunda fila esperando a personas conocidas, o bien a esas bases clandestinas de taxistas que ocupan un carril, que orillan a que se cometan estos tipos de acciones.

Parte central de esta investigación fue mejorar el desarrollo de este sistema de transporte en el que se desempeñan los operadores de microbús para que sea un sistema de transporte público efectivo, así es que compartí el problema y la visión desde dentro del problema y a voz de estos operadores para que se entienda la situación que viven y por lo cual el trabajo que se percibe y se toma como ineficiente. Pero como presento los usuarios también tienen que ver en esta situación que aunque saben que para la mayoría de los que utilizan el transporte público son ellos mismo por que es el único medio para acceder a su empleo, educación y servicios públicos, no ayudan a mejorar este servicio junto con las autoridades pertinentes.

Por lo que planteo que es necesario el reforzamiento de los dispositivos de control de tránsito esto en relación a la infraestructura señalamientos y señalizaciones. Junto con una cultura de vial pero más que nada una educación vial, en conjunto con programas que fomenten una educación vial antes de involucrarse con algún automóvil, haciendo filtros para la entrega de la tarjeta de conducir.

Realizar periódicamente cursos de capacitación tanto de manejo y mantenimiento como también de materias cívicas que fortalezcan el respeto a las leyes, a los peatones y los demás automovilistas.

Las autoridades correspondientes deben de facilitar los trámites cuando los documentos se encuentren en regla, promoviendo la colaboración con las instituciones, gobierno, empresarios y la sociedad civil.

También coordinar la seguridad con la tecnología, con el fin de monitorear las unidades para evitar que estas salgan de la ruta establecida y así reducir los robos a estas unidades; junto con un radio similar al utilizado por el metrobus para informar, asaltos o accidentes; por lo tanto el servicio debería de ser programado y controlado para que sea rápido y frecuente entre origen y destino.

Dentro de las unidades mantener y poner énfasis en mostrar los papeles del conductor de la unidad como son: el tarjetón, licencia de conducir, y por ultimo una fotografía que respalde los demás formatos.

Otro punto que se debe de palpar son los centros de información y quejas, cambiar el modelo actual por vía telefónica por un establecimiento donde los usuarios puedan presentar sus quejas y se vean apoyados por autoridades competentes en materia de transporte y seguridad, ayudando al mejoramiento del servicio.

Esto se vera reflejado sistemáticamente ya que los operadores de microbús dependen de la unidad y los usuarios dependen de este servicio, así que comparten la idea de mejorar el servicio así que trabajando en conjunto se podrá normalizar, mejorar y aprovechar este sistema de transporte claro que junto con ello a erradicar el trabajo precario haciendo este servicio sustentable para el operador y las personas que se ven inmiscuidas en el servicio, dejando más que claro que un buen trabajo se refleja en un buen servicio, se debe de establecer un salario digno si es que se conformaran las empresas en las rutas por que si no en lugar de mejorar el servicio se convertirá en un pésimo servicio, por ende es necesario valorar y tomar en cuenta este trabajo del operador de microbús.

BIBLIOGRAFÍA

Actualización del Programa de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Puebla 2000, Gobierno del Estado, Ayuntamiento de Puebla, Universidad Iberoamericana. Año 2000.

ARDILA, A. *Inequidad en el transporte público colectivo*, Grupo de Estudios de Transporte, Universidad de Los Andes. Febrero, 2007.

ARBOLEDA, C, RIVAS, N. SOLANO, E. Rutaswin. *Modelo de análisis de sistemas de transporte público*, Facultad de Ingeniería Civil - Departamento de Vías y Transporte. Bogotá, septiembre de 2005.

Anuario de transporte y vialidad de la ciudad de México, 2000.

Anuario de transporte y vialidad de la ciudad de México, 2001.

BODGAN Robert. *Introducción a la Investigación Cualitativa (3ª edición de 1998)*.

CASTELLNOVA. *El transporte en la ciudad de México. 500 años de evolución*, México, 1982.

CENFES. *Centro para el Fomento de la Educación y Salud de los Operarios de Transporte Público*, 2010.

DANE. *Transporte de pasajeros, Movimientos por ciudades*. (2007).

DUEÑAS, D. *Transporte Público Colectivo Urbano. Parte 1. Operación del Transporte Público Colectivo Urbano – Marco Conceptual*. Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia. Facultad de Ingeniería. 2001.

DUHAU Emilio. *Los nuevos productores del espacio habitable*. Breve historia de una mercancía posible. Octubre de 2007.

Emisiones Contaminantes de los Autobuses y Colectivo en el Área Metropolitana de la Ciudad de México. Gobierno del Estado de México, Secretaria de Comunicaciones y Transporte, Dirección General de Transporte Terrestre, Marzo de 2001.

Encuesta Origen-Destino, 2007.

Estudio Funcional del Sistema Troncal del Transporte Público en la Ciudad de Puebla. Informe 2. LOGIT. Puebla, Pue. Abril, 1995.

Federalismo y desarrollo. Transporte Urbano, México, Banobras, año 10, núm. 59, julio-agosto-septiembre de 1997.

FIGUEROA Oscar. *Transporte urbano y globalización.* Políticas y efectos en América Latina. 2005.

HARVEY, David. *LA LIBERTAD DE LA CIUDAD*, Antípoda, Revista de Antropología y Arqueología, Núm. 7, julio-diciembre, 2008, pp. 15-29.

HERCE, M. *Proyectos de Variantes y forma urbana.* Universidad Politécnica de Catalunya. Tesis Doctoral. Barcelona, 1995.

Instituto Nacional de la Infraestructura Física Educativa. NORMAS Y ESPECIFICACIONES PARA ESTUDIOS PROYECTOS CONSTRUCCIÓN E INSTALACIONES. VOLUMEN 2 ESTUDIOS PRELIMINARES TOMO III SELECCIÓN DEL TERRENO. 2011.

JIMÉNEZ BAUTISTA Flor. *Concesión del transporte público individual*, acervo de la biblioteca virtual del instituto de investigaciones jurídicas de la Unam.

KRAMER, C. *Carreteras: tráfico y trazado.* Ed. Colegio Ing. Caminos, Madrid, 1977.

Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal. Última reforma publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, el 21 de febrero de 2013.

Ley federal del trabajo. 2002.

LIZÁRRAGA. *Prevención y atención a prácticas cotidianas en transporte colectivo; hacia una movilidad urbana sostenible y segura.* 2006.

LÓPEZ OLVERA Miguel Alejandro. *El transporte de pasajeros y el sistema vial en la ciudad de México.* 2007.

MALDONADO, J. *Modelos de Demanda de Transporte y de Tráfico.* TEMA Grupo Consultor, S.A. 1992.

MOLINERO MOLINERO, Ángel, SÁNCHEZ ARELLANO, Ignacio. *Transporte Público: planeación, diseño, operación y administración*. Sistemas Técnicos e Encuadernación, Fundación ICA. México, DF. Febrero de 1998.

MOLINERO SÁNCHEZ. *Transporte Público: Planeación, Diseño, Operación y Administración*. 1998.

Manual de Operación del Sistema de Plantación del Transporte Urbano (UTPS). COVITUR, DDF. México, DF. Julio de 1987.

MARETICORENA, C. *Precariedad laboral y caída salarial, el mercado de trabajo en la Argentina post convertibilidad*. 7° Congreso Nacional de Estudios del Trabajo, Buenos Aires, 10 al 12 de agosto de 2005.

MORALES, Germán. *Aspectos básicos económicos del transporte terrestre automotor de carga*. 1992.

Movilidad: una visión estratégica en la zona metropolitana de Guadalajara. ITESO, Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte, Secretaria de Vialidad y Transporte Gobierno del Estado de Jalisco. Editorial de Conexión Grafica, S.A de C.V. Guadalajara, Jalisco. Enero del 2001.

Oficio STV/0244/12 de fecha 19 de junio de 2012, emitido por la Secretaría de Transportes y Vialidad.

RAMÍREZ VELÁZQUEZ Blanca Rebeca. *ALCANCES Y DIMENSIONES DE LA MOVILIDAD: ACLARANDO CONCEPTO*, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco.

RUIZ, A. *Sistemas de transporte*. Ed. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid. 1995.

Transporte y Vialidad de la Ciudad de México, Testimonios. México Limusa, 1997.

WILDNER Kathrin. *Espacio, lugar e identidad*. Apuntes para etnografía del espacio urbano, 2005.

WOYWOOD Monica. *Patrones de Movilidad y Tren Suburbano*. 2003.

DICCIONARIOS

Enciclopedia Microsoft Encarta 99. 1993-1998 Microsoft Corporation. Concepto Transportes.

Diccionario Real Academia Española, 2001.

Diccionario de antropología, 1980.

PAGINAS WEB

<http://www.animalpolitico.com/2012/11/tres-retos-para-un-mejor-transporte-p%C3%BAblico-en-la-gestion-de-mancera/#ixzz2E231U2Ha>

<http://www.cenfesac.org.mx/resultados.htm>

<http://es.thefreedictionary.com/confianza>

<http://es.thefreedictionary.com/tr%C3%A1fico>

<http://www.juridicas.unam.mx>

<http://www.lablaa.org/blaavirtual/historia/medellin/espacio.htm>

<https://maps.google.com.mx>

<http://www.metropla.net>

<http://www.noticiasdetuciudad.df.gob.mx/?p=60768#sthash.YYzOIQob.dpuf>

<http://noticias.terra.com.mx/mexico/estados/plantea-mancera-transformar-micros-en-df.c39842405df07310VgnVCM4000009bcceb0aRCRD.html>

<http://www.proyectopv.org/1-verdad/lealtad.htm>

<http://www.setravi.df.gob.mx>

http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/cartulinas_con_tarifas_microbuses_y_taxis

NOTAS PERIODÍSTICAS DISPONIBLES EN WEB

CRUZ Abigaíl. *El transporte público es malo, viejo e insuficiente, califican especialistas*. Septiembre 26, 2012. (<http://www.serviciosurbanosdf.com/sintesis/?p=35939>).

[Ebrard rechaza incremento a tarifa de microbuses](#) octubre 19, 2012. [Distrito Federal, Excelsior, Prensa](#) (<http://www.serviciosurbanosdf.com/sintesis/?p=38490>).

GONZÁLEZ Alberto. *Justifica Setravi negativa al incremento en la tarifa de los microbuseros*. El sol de mexico.2012 (<http://www.serviciosurbanosdf.com/sintesis/?p=38938>).

GUTIÉRREZ Arlette. Excelsior.2012.

(http://www.sma.df.gob.mx/planverde/index.php?option=com_content&view=section&layout=blog&id=5&Itemid=89&limitstart=50).

HÉCTOR CRUZ López; [Difícil que automovilistas dejen su auto por el transporte público: Poder del Consumidor](#) . La crónica de hoy; septiembre 26, 2012. (<http://www.serviciosurbanosdf.com/sintesis/?p=35981>).

Miguel Ángel Mancera debe saberlo. No son los micros, es la aplicación de la ley. Nada más. <http://www.milenio.com/cdb/doc/impreso/9162493>.

[Modernizan cuatro rutas, sustituirán microbuses por autobuses](#), abril 25, 2012, [Distrito Federal, Excelsior, Prensa](#). (<http://www.serviciosurbanosdf.com/sintesis/?p=27962>).

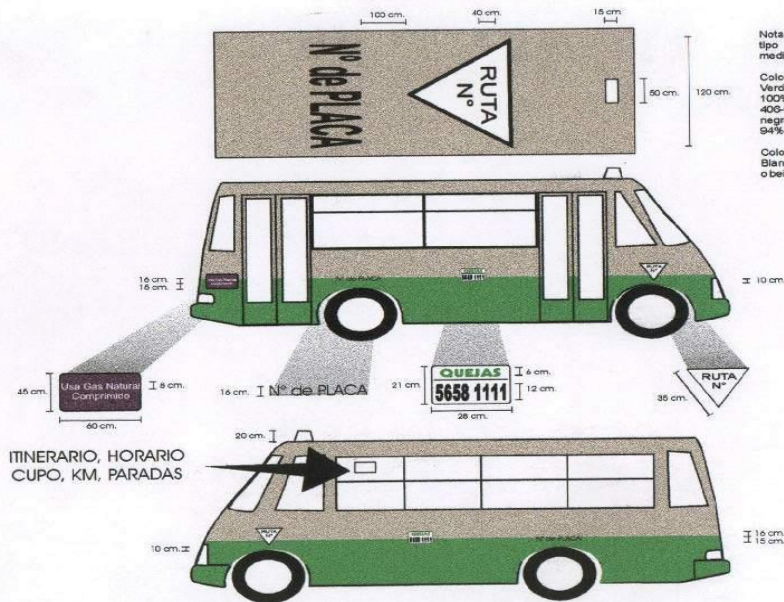
Nacional Financiera aportará los recursos para que entren en operación antes de que concluya el presente año, [Excelsior, Prensa](#) (<http://www.serviciosurbanosdf.com/sintesis/?cat=7>).

RUTA10 <https://maps.google.com.mx/maps/myplaces?vpsrc=0&ctz=300&abauth=518843aaGGoo3Bn04V23-wr4qhZbUNjv3aU&vps=10&num=10>.

RUTA11 <https://maps.google.com.mx/maps/myplaces?vpsrc=0&ctz=300&abauth=518843aaGGoo3Bn04V23-wr4qhZbUNjv3aU&vps=10&num=10>.

[Sustituirán dos mil microbuses por autobuses de alta tecnología](#). abril 25, 2012. [Distrito Federal, Excelsior, Prensa](#) (<http://www.serviciosurbanosdf.com/sintesis/?p=27995>).

ANEXOS



Nota: Color de la señalización negro, tipo de letras y números helvética medium.

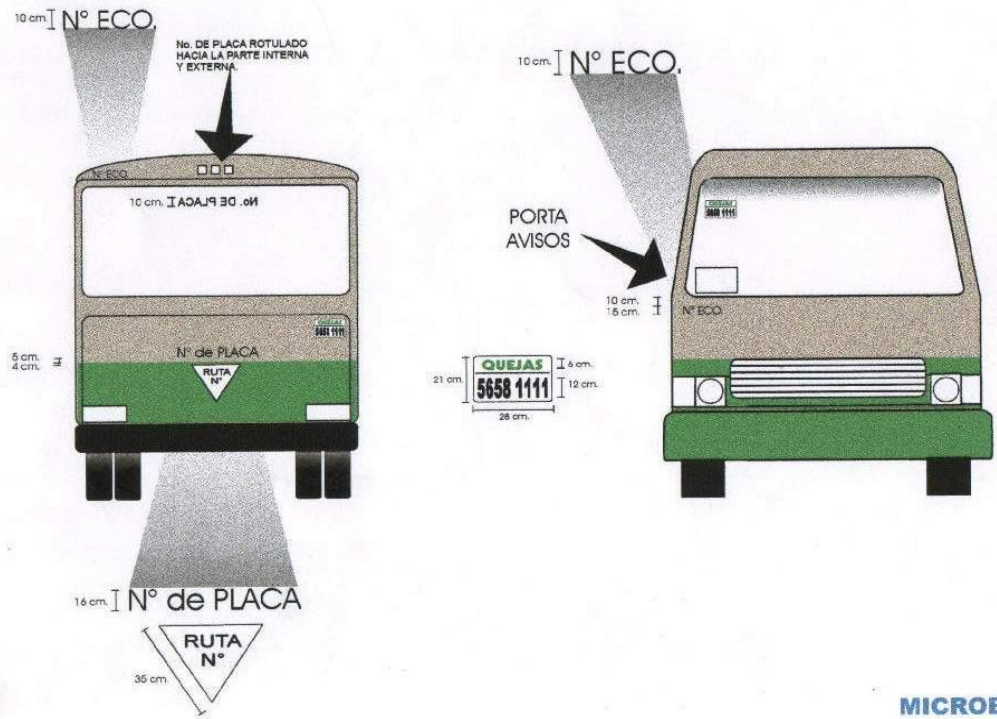
Color exterior
Verde pantone 362-C (76% amarillo, 100% azul, 11% negro), gris pantone 406-C (6% rojo, 9% amarillo, 18% negro) y uva pantone 519-C 76% azul, 94% rojo, 30% amarillo).

Color interior
Blanco, gris frío pantone 1-C (6% negro) o beige pantone 607-C (11% amarillo).

ITINERARIO, HORARIO
CUPO, KM, PARADAS

Adicionalmente letreros de "No fumar", "Descienda con precaución" y "Solo paradas autorizadas", "No tirar basura" y otros que ayuden a mejorar la calidad del servicio, en calcomanía de punto transparente.
Lugar reservado para personas discapacitadas temporal o permanentemente y de la tercera edad, 1 por cada 10 lugares.

MICROBÚS



MICROBÚS

**TARIFA AUTORIZADA PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO
DE PASAJEROS COLECTIVO CONCESIONADO Y PERMISIONARIOS**

MICROBUSES Y VAGONETAS

| | | |
|----------------|---------------|---------------|
| PRIMEROS 5 KM. | DE 5 A 12 KM. | MÁS DE 12 KM. |
| \$4.00 | \$4.50 | \$5.50 |

AUTOBUSES

| | |
|----------------|---------------|
| PRIMEROS 5 KM. | MÁS 5 KM. |
| \$5.00 | \$6.00 |



TARIFA NOCTURNA DE LAS 23:00 A LAS 06:00 HORAS DEL DÍA SIGUIENTE 20% ADICIONAL A LA ESTABLECIDA.



CIUDAD DE MÉXICO
Decidiendo Juntos

09 DISTRITO FEDERAL

Fonseca Gómez Abraham. Ruta 10





Fonseca Gómez Abraham. Ruta 10



Fonseca Gómez Abraham. Ruta 10

Fonseca Gómez Abraham. Ruta 10



Fonseca Gómez Abraham. Ruta 10



Fonseca Gómez Abraham. Ruta 10



Fonseca Gómez Abraham. Ruta 11



Fonseca Gómez Abraham. Ruta 11



Fonseca Gómez Abraham. Ruta 11



Fonseca Gómez Abraham. Ruta 11



Fonseca Gómez Abraham. Ruta 11



Fonseca Gómez Abraham. Ruta 11

