

PERCEPCIÓN DE LA LABOR REALIZADA POR LOS CHOFERES DE AUTOBUSES EN EL ÁREA METROPOLITANA DE MONTERREY

Perception of the work developed by bus drivers in the Metropolitan Area of Monterrey

Fecha de recibido: 22 / 10 / 2019

Fecha de aceptación: 02 / 04 / 2020

José Raúl Luyando Cuevas. Doctor en economía de la Universidad de Valladolid. Profesor de tiempo completo en el Instituto de Investigaciones Sociales de la Universidad Autónoma de Nuevo León. México. **Correo electrónico:** jrlucu@gmail.com **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0003-0522-9368>

José Juan Cervantes Niño. Doctor en Ciencias Sociales de la UANL. Profesor e investigador de la UANL, adscrito al Instituto de Investigaciones Sociales, líneas de investigación relaciones laborales y procesos políticos, miembro del Sistema Nacional de Investigadores CONACYT. México. **Correo electrónico:** jose.cervantesn@uanl.mx **ORCID:** <http://orcid.org/0000-0001-5582-3424>

Manuel Barragán Codina. Magíster en Economía de la UANL. Profesor de la UANL, adscrito a la Facultad de Contaduría Pública y Administración, línea de investigación economía y desarrollo. **Correo electrónico:** manuelbarraganc@hotmail.com **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0003-1178-3736>

Cómo citar este artículo

Luyando C, J.R., Cervantes N, J.J., & Barragán C, M. (2020). Percepción de los choferes de autobuses de pasajeros sobre las condiciones en como realizan su labor en el Área Metropolitana de Monterrey. NOVUM, 2(10), 50 - 64.

Resumen

Objetivo: con este artículo se busca evidenciar cómo en el Área Metropolitana de Monterrey la formulación e instrumentación de políticas y diversas estrategias no han logrado resolver eficientemente las problemáticas de la movilidad urbana, sobre todo aquella relacionada al transporte público concesionado. **Metodología:** se realiza una encuesta para identificar actitudes y opiniones con el objetivo de analizar la percepción de los choferes sobre las condiciones en que realizan su labor, con la intención de contribuir desde este otro ángulo a la solución. **Hallazgo:** en muchos casos se incentivan mejoras paliativas que no alcanzan a transformar de forma sostenible las estructuras del sistema. **Conclusión:** desde la percepción de los choferes no se han solucionados problemáticas añejas que siguen contribuyendo a generar un mal servicio y una deficiente movilidad en el Área Metropolitana de Monterrey. **Palabras clave:** Economía del transporte; Percepción; Infraestructura de transportes; Concesiones.

Abstract

Object: This article has been written to witness the lack of effectiveness related to the formulation and instrumentation of policies and strategies surrounding problems of urban mobility, mostly those related to public transportation operated through concessions. **Methodology:** A survey has been



Licencia Creative Commons Atribución – No comercial – Compartir igual

El contenido de los artículos publicados es de exclusiva responsabilidad de sus autores y no compromete el pensamiento del Comité Editorial o del Comité Científico.

applied to identify attitudes and opinions among bus drivers, with the purpose of analyzing their perceptions about their current conditions to develop their tasks. The main intention has been contributing to possible solutions from different perspectives. **Findings:** In several cases, palliative improvements have been encouraged; nevertheless, these have not necessarily implied sustainable transformation in the prevalent system structures. **Conclusion:** As per the perception of bus drivers, old difficulties have not been solved. Instead, they remain contributing to perpetuate a bad service, not to mention inefficient mobility in the Metropolitan Area of Monterrey. **Keywords:** Transport economics; Perception; Transport infrastructure; Grants.

Introducción

Generalmente cuando arribamos a alguna ciudad el primer contacto con sus servicios de transporte y con la calidad de estos, sirve de determinante para tener una buena idea del desarrollo que ha alcanzado esa región. En este sentido, expertos señalan que existe una relación entre las inversiones en infraestructura de transporte y el desarrollo local, regional y nacional, pues constituye una actividad importante en continuo proceso de expansión y modernización, lo que impulsa el progreso de un determinado país (Mirralles-Guasch, 2002; Lizárraga, 2006; Petit, 2007; UNFPA, 2011; CEPAL, 2012; ONU-HABITAT, 2015; Bellota, 2016; Hernández, 2016; Aguirre, 2017; IMCO, 2019). Por tanto, el estudio del transporte colectivo en las zonas urbanas altamente pobladas y donde se concentran la mayoría de las actividades económicas, industriales y de servicios se debe de dar desde todos sus ámbitos, buscando la oferta de medios de transporte eficientes -seguros, puntuales, cómodos, limpios y lo menos contaminantes- que cubran las necesidades de movilidad y con ello, se fomente un desarrollo social integral.

Entorno a movilidad urbana y transporte, algunas investigaciones e informes, señalan que esta representa un grave problema para las zonas urbanas, fundamentalmente en las naciones en desarrollo, pues en lo general no se han logrado

instrumentar estrategias exitosas para evitar impactos negativos sobre las condiciones de vida de las poblaciones, y que las mismas tiendan a precarizar otros factores del desarrollo (Ralp, 1998; Lupano y Sánchez, 2009; UNFPA, 2011). En América Latina, los estudios realizados, han identificado desde la década de los años 80 una serie de características que señalan la persistencia y existencia de sistemas de movilidad (transporte) altamente ineficientes en las grandes ciudades, las cuales provocan repercusiones económicas en el desarrollo y sus implicaciones han sido poco estudiadas (CEPAL, 2012; SEDATU-GIZ-BID, 2014; ONU-HABITAT, 2015). Para el caso de México, desde los años 80 se ha realizado una serie de indagaciones sobre los procesos de movilidad en las principales áreas metropolitanas, donde identificaron la prevalencia de muchos problemas, los mismos que están relacionadas principalmente a la aplicación laxa de la normatividad, al incumplimiento de los planes de desarrollo urbanos, a la concentración de concesiones en grupos político-económicos afines a los gobiernos estatales y un nulo seguimiento de la modernización e inversión en las unidades de transporte, tanto públicas como privadas (ITDP, 2013; Bellota, 2016; Hernández, 2016; Aguirre, 2017; Narváez, 2017; IMCO, 2019).

En la Zona Metropolitana de Monterrey, otras investigaciones (CET, 1989; Chavarría y Villarreal,



1995; Villarreal, 2000; Villarreal, 2004; Galán, 2005; Pérez, 2008; Ríos, 2012; Rodríguez, 2013; Luyando, Tapia y Pérez, 2014; Chávez, 2016, Carranca, 2017; Soto, 2017) han identificado una serie de problemáticas prevaletes desde los años ochenta. Entre las más destacables están la ineficiente planificación de rutas que regularmente incumple los parámetros marcados por los planes de desarrollo, lo cual provoca principalmente que exista una desconexión de las proyecciones de los asentamientos urbanos; mala gestión y aplicación de la regulación y de la normatividad vigente; deterioro físico de las unidades y falta de remplazo en los plazos fijados, choferes laborando en condiciones de precariedad de ingreso y sin seguridad de salud y social; y precios que no se corresponden a la calidad del servicio.

Entre las problemáticas resaltan implementar reordenamientos a los sistemas de transporte, pues todavía se sigue manteniendo el sistema de rutas radiales, el cual minimiza los conflictos entre los prestadores del servicio, pero genera conflictos viales que no han sido resueltos. Las rutas van todas desde un punto en la periferia hasta otro punto cualquiera, pero pasando mayormente por el centro de ciudad o en puntos cercanos a esta zona, evitando un funcionamiento más asociativo que podría tender a disminuir costos económicos y tiempos, para las empresas, choferes y usuarios.

Otra cuestión fundamental que tiende a obstaculizar la resolución de las problemáticas del sistema de transporte, tiene relación al manejo político de las tarifas. Los estudios

indican que las tarifas se han incrementado de forma desmedida cada año, por lo cual, en la actualidad, son una de las más caras del país (principalmente desde los años 90). Por lógica, la prevalencia de precios de transporte altos debería garantizar mayores inversiones en la compra y mantenimiento de las unidades; no obstante, estas estrategias no se aplican anualmente como supuestamente lo especifican los acuerdos que se firmaron para aprobar los aumentos, en su mayoría, las unidades están en malas condiciones y en casos extremos son literalmente camiones chatarra¹. En este sentido, los costos del pasaje no sirvieron para garantizar un eficiente servicio, por lo que, recomendaban en lo general explorar otras alternativas para intentar solucionar los desequilibrios.

Las problemáticas encontradas por las investigaciones antes mencionadas no lograron explorar integralmente todas las aristas, entre ellas las relacionadas a las dinámicas de los agentes que operacionalizan el servicio, como el caso de los choferes. De la búsqueda de estudios que analizan esta situación para la región, solo se encontró el de Villarreal (2004), que explora la situación de los operadores de los autobuses; sin embargo, su perspectiva poco analiza las circunstancias laborales y las percepciones sobre sus labores, y se enfoca primordialmente sobre la modernización de la profesión desde la visión de dos modelos ligados al sistema de concesiones públicas y en determinados niveles de servicios privados. Entorno a estas deficiencias explicativas en los estudios, la presente tiene como objetivo analizar la percepción que expresan los choferes sobre la situación que prevalece en el transporte

¹ Por tradición cada inicio de año los transportistas demandan al gobierno un incremento de tarifas y al menos antes de 2015 el mismo se les otorgaba puntualmente, pues la correlación de poder

político supuestamente tendía a mantener la cordialidad con los grandes sindicatos que controlan este tipo de transporte.



público de la Zona Metropolitana de Monterrey y cómo esta tiene implicaciones en su organización, gestión, en las perspectivas y prospectivas laborales prevaletentes.

El estudio se realizó en lo que se denomina la Zona Metropolitana² de Monterrey, una región que se encuentra en el noreste de México en el estado de Nuevo León. Un estado que según el Instituto Nacional de Estadística y Geografía - INEGI (2015) contaba en el 2015 con 5,119,504 de habitantes. El mismo instituto señala que para el año 2013, la Zona Metropolitana de Monterrey era habitada por 4,052,168 (INEGI, 2014)³. Adicionalmente, de manera oficial, el INEGI ofrece cifras sobre transporte de pasajeros para la zona, pero solo de sistemas como el Metrobús, el Sistema de Transporte Colectivo Monterrey y Transmetro, dejando de lado el transporte concesionado.

Para introducir argumentos y datos, la investigación se estructuró en las siguientes etapas: en el siguiente apartado se señalan algunos aspectos legales al respecto y se plantea la propuesta teórica que sostienen el abordaje empírico del estudio; a continuación, se describe la metodología operacionalizada y los detalles de su implementación; posterior a ello, se desarrollan los análisis de los resultados y las implicaciones para la percepción de las circunstancias que tiene al 2018 el sistema de transporte público en la Zona Metropolitana de Monterrey. Por último, en conclusiones se destacan los principales hallazgos y las

prospectivas de desarrollo que se esperan en el corto y mediano plazo.

1. Consideraciones legales y la propuesta para su estudio

La primera situación a considerar y que influye en el sistema a estudiar, es que la tarifa que cobra este tipo de transporte es regulada por el Congreso mediante la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León⁴ (2019). Con respecto a los conductores de vehículos destinados a la movilidad de pasajeros, el artículo 39 de esa ley, se refiere que estos deberán:

- I. Operar las unidades con precaución y seguridad para no poner en peligro la integridad de los usuarios;
- II. Subir y bajar pasaje en los lugares autorizados por el Reglamento;
- III. Mantener una buena presentación;
- IV. No exceder la cantidad de pasajeros señaladas para cada vehículo;
- V. Abstenerse de realizar acciones de maltrato al público usuario;
- VI. Tratar dignidad y respeto a los usuarios y compañeros de trabajo;
- VII.- Conducir las unidades bajo las especificaciones técnicas recomendadas y dar aviso por escrito al concesionario de los desperfectos mecánicos que encuentre y coadyuvar a su mantenimiento;
- VIII. Tener y portar la licencia especial vigente que establezca la Ley;
- IX. Actuar con probidad y honradez en el cobro de la tarifa;
- X. Someterse a los exámenes que para verificar y certificar su aptitud y sus capacidades psicofísicas determine la Agencia;
- XI. Dar trato preferencial a los niños, adultos mayores, personas con discapacidad y mujeres embarazadas;
- XII. Haber cumplido y aprobado la capacitación que

² Se define, como: "El conjunto de dos o más municipios donde se localiza una ciudad de 50 mil o más habitantes, cuyas funciones y actividades rebasan el límite del municipio que originalmente la contenía, incorporando como parte de sí misma o de su área de influencia directa a municipios vecinos predominantes urbanos, con los que mantiene un alto grado de integración socioeconómica" (INEGI, 2014).

³ No se encontraron datos más recientes con respecto a esta Zona.
⁴ Actualmente existe una disputa entre las rutas camioneras y el gobierno del estado, pues los primeros quieren que el gobierno autorice un aumento a la tarifa que cobran. De hecho, Casas (2019), señala que algunas rutas se han amparado y elevado sus tarifas entre 17 y 20 pesos, cuando la tarifa autorizada es de 12 pesos.



determine la Agencia; XIII. Tener buena condición física para operar las unidades; y XIV.- Cumplir con todos los requisitos y obligaciones que se establezcan en esta Ley y su Reglamento.

Todo lo anterior se analiza con base en la propuesta de Luyando et al., (2014), donde examina a través del método de multiplicadores de Lagrange la cantidad de pasajeros óptima que abordan la unidad, considerando que el ingreso total obtenido en la jornada laboral será el precio por la cantidad de pasajeros. Si el precio está regulado, se puede suponer que es fijo, por lo que la variable cantidad de pasajeros que abordan la unidad se vuelve la relevante para el chofer y el dueño de la unidad. En el caso de este último, es directamente porque sus ganancias son los ingresos generados en la jornada laboral del chofer menos los costos en que incurre, principalmente la gasolina o diésel, pero también la depreciación, accidentes, descomposturas, multas de tránsito, etc. Y por el lado del chofer porque una parte de las ganancias obtenidas servirán para retribuirlo. Si los ingresos no son suficientes podría repercutir en el estipendio del chofer, sus prestaciones o las ganancias de los dueños, entre otras. En la función principal del Sistema lagrangiano entran directamente variables como la velocidad a la que conducen los choferes, duración de su jornada de trabajo, la competencia de otras unidades de transporte por el pasaje y una que se piensa se puede interpretar mejor -para propósitos de la presente investigación- mediante el cumplimiento o no que llevan a cabo los choferes de las normas de tránsito. En lo referente a la restricción que se hace a la función antes señalada, esta estaría dada principalmente por el costo de la gasolina y la depreciación de la unidad. En este último caso, el enfoque se concentró esencialmente en el

precio de su principal insumo, la gasolina o diésel, por haber tenido incrementos en sus precios en los últimos años y ser este el principal argumento de los concesionarios para pedir aumentos a las tarifas. Por tanto, la investigación retoma algunas variables propuestas en el trabajo antes señalado para generar preguntas que evidencien la percepción los choferes con respecto a las condiciones en que realizan su trabajo

Por último, cabe señalar que, aunque la propuesta es del año 2014, algunas de las variables utilizadas en la función principal se encuentran enmarcadas en la mayoría de los elementos propuestos en la reciente Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León.

2. Metodología

En la presente investigación se utiliza como método de recolección de información, la encuesta de investigación, que en general, proporciona la descripción cuantitativa de tendencias, actitudes, opiniones y percepciones. En palabras de López y Fachelli (2015):

La encuesta se ha convertido en algo más que un solo instrumento técnico de recogida de datos para convertirse en todo un procedimiento o un método de investigación social cuya aplicación significa el seguimiento de un proceso de investigación en toda su extensión. Realizar encuestas implica seguir todo un proceso de investigación donde cada uno de los aspectos mencionados están estrechamente ligados a la encuesta y deben integrarse de forma coherente con el objetivo de producir información científica de calidad y en correspondencia con el modelo de análisis construido, y donde se requiere, por tanto, del conocimiento especializado y de la capacidad de aplicación. (p. 8-9)



La población objetivo son los autobuses concesionados de transporte de pasajeros que dan servicio en la Zona Metropolitana de Monterrey, estos están agrupados en: Consorcio San Pedro Garza García, Consorcio García, Guadalupe-Juárez-Cadereyta, Consorcio Escobedo-Valle de las Salinas, Consorcio Apodaca-Ciénega de Flores-Zuazua-Pesquería, Consorcio Santa Catarina, Consorcio San Nicolás de los Garza, Monterrey, Consorcio Circuitos para Transbordo, Consorcio Transregio y Consorcio independiente de Conexiones Metropolitanas (Consejo Estatal de Transporte y Vialidad, 2019). Se debe señalar que no se encontró información clara y precisa de la cantidad exacta de autobuses y rutas pertenecientes a cada uno de los Consorcios para así poder realizar una muestra representativa. Por tanto, dado que la información sobre rutas si era accesible y pública, se consideró hacer el muestreo sobre las aquí señaladas⁵. El número total de rutas radiales y periféricas en el 2019 eran 105, según datos del Sistema Integral de Transporte Metropolitano de Nuevo León (Wikipedia⁶, 2019). El tamaño de la muestra (69 rutas) se obtuvo estadísticamente, con un nivel de confianza de 95 % y un margen de error de 7 %.

Considerando el número anterior se procedió a listar todas las rutas en una hoja del programa Excel y mediante la función que tiene para obtener números aleatorios -de lo que sería la población-, se realizó el procedimiento hasta obtener las 69 rutas en las que se debía aplicar la encuesta a los choferes. Por alrededor de un mes (entre marzo y abril de 2019) se trataron de

llevar a cabo las encuestas en las terminales de las rutas indicadas, pero muchos choferes se negaron a contestarla, algo en ese momento entendible, pues había una disputa entre los dueños de los autobuses (concesionarios) y el gobierno del estado; los primeros solicitaban un aumento al precio del pasaje argumentando que los precios de sus insumos habían aumentado, en particular la gasolina y el diésel. Bajo la anterior condición, el número máximo de encuestas que se pudieron realizar fueron 40, es decir, quedaron por fuera 29 rutas, razón por la cual, el muestreo dejó de ser aleatorio simple en rutas y se convirtió en uno por conveniencia. Cabe aclarar que la elaboración del instrumento, fue diseñado para medir percepciones de los choferes con base en las variables que utiliza Luyando et al., (2014) en su propuesta para este sector. Para analizar su validez se utilizó la aproximación de comparar preguntas similares, como lo señala Fowler (1995), “una forma importante de evaluar las preguntas de la encuesta como medidas es hacer esencialmente la misma pregunta en dos formas diferentes, luego comparar los resultados”⁷ (p. 145). Por último, se requiere indicar que la encuesta se dividió en dos partes: datos del chofer y condiciones laborales.

3. Resultados

Dentro de las características de los choferes podemos señalar que 80 % de los entrevistados fueron hombres y 20 % mujeres. De ellos 67.5 % indicaron ser casados y un 12.5 % solteros. En lo

⁵ Es importante resaltar que esto no está exento de problemas, pues la muestra podría no abarcar a todos los consorcios antes señalados y cada ruta a su vez está dividida en sectores.

⁶ Se han recibido críticas por utilizar referencias obtenidas de páginas como Wikipedia; sin embargo, aunque no es convencional en este tipo de documentos, hay dos razones del objetivo de esta investigación que lo justifican: Primero, los datos se desagregan de

una forma que no se encuentra en otro documento oficial. En segundo lugar, porque se refiere directamente al anexo del Sistema Integral de Transporte Metropolitano de Nuevo León, un documento oficial que no se puede localizar en la página del Estado.

⁷ Traducción propia de: “One important way to evaluate survey questions as measures is to ask essentially the same question in two different forms, then compare the results”.



referente a su escolaridad, 52.5 % tenían estudios secundarios, 32.5 % de preparatoria y 12.5 % de primaria; si consideramos que en este caso 65 % tiene estudios de primaria y

secundaria, esto da alguna idea del bajo perfil escolar que requiere esta profesión para la entidad. A lo anterior se le agrega la distribución de sus edades, estas se observan en el Gráfico 1.

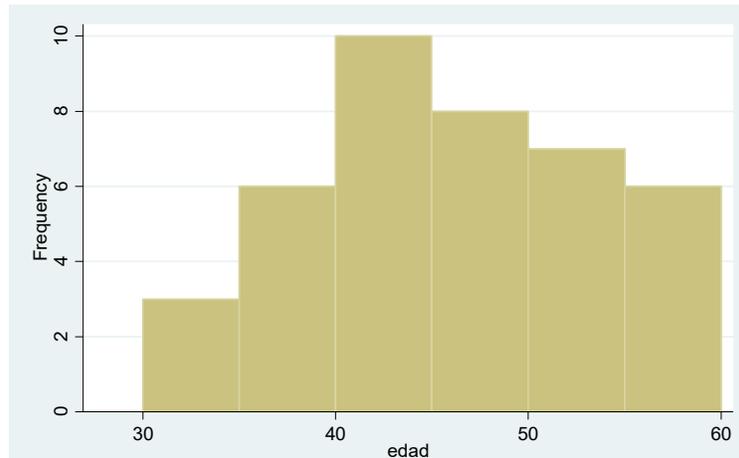


Gráfico 1. Edad de los choferes.

Fuente: Elaboración propia.

Los tres rangos de edades en los que se encuentran la mayor parte de ellos, son en primer lugar de 40 a 45 años, seguido del de 46 a 50 y de 51 a 55. A partir de este resultado se puede suponer que algunos de ellos ya tienen muchos años ejerciendo la profesión y otros se incorporaron a ella como alternativa ocupacional, dado que las habilidades que se requieren para ejercerla no son difíciles de obtener en un periodo corto y el estado no es lo suficientemente exigente respecto a los requisitos sobre conocimientos al reglamento de tránsito, seguridad de usuarios y la conciencia sobre una tarea que a diario lidia con la vida de seres humanos (usuarios, peatones y automovilistas). A este último respecto se preguntó a los choferes qué requisitos habían cumplido para obtener la licencia: 27.5 % contestó que había realizado una prueba práctica con una unidad, 17.5 % señaló que además de la anterior, realizaron una prueba sobre el reglamento de tránsito y los apartados y

responsabilidad de los choferes de transporte público, 15 % contestó que solo realizaron una prueba sobre los apartados y responsabilidad de los choferes de transporte público, otro 15 % señaló que solo pagó y obtuvo la licencia sin más requisito, 12.5 % desarrolló una prueba sobre el reglamento de tránsito, 7.5 % llevó a cabo una prueba práctica y sobre reglamento de tránsito, y un 5 % sobre reglamento de tránsito y apartados y responsabilidad de los choferes de transporte público. Las respuestas son variadas indicando que no hay una supervisión del estado que rijas el cumplimiento estricto de los requisitos que se deben cumplir, destacando en este sentido que solo el 17.5 % realizaron lo que se podría llamar una inspección más completa de las habilidades que requiere la profesión y por otra 15 % que únicamente requirió pagar la licencia de manejo.

En este sentido, también se les preguntó si eran conscientes de que su profesión tenía altos



riesgos y que cada día tienen en sus manos la vida de muchas personas, a los que todos ellos contestaron que eran totalmente conscientes de esa situación.

En lo concerniente a lo relacionado a sus condiciones laborales, 85 % tiene un pago semanal y 15 % lo recibe a diario; 47.5 % indicó que laboraba 8 horas, 27.5 % 9 horas y 17.5 % 10 horas. En cuanto a los ingresos que dicen obtener en el acumulado mensualmente: 45 % señaló obtenerlos en un rango mayor a 6, 242.94 y menor a 9, 364.41, 32.5 %, en un rango mayor a 9, 364.41 y menor a 12, 485.88 %, 17.5 % señaló obtener ingresos mayores a 12, 485.88 pesos y 5 % que estaban en el rango de 3, 121 a 6, 242 pesos. Los que laboraron 8 horas, en su mayoría, señalaron ganar en el rango mayor a 6, 242.94 y menor a 12, 485; es decir, mayores a dos salarios mínimos y menor a cuatro de ellos, con respecto a esto último, 77.5 % del total indicó que sus percepciones se encontraban en ese rango. Los

dos choferes que dijeron trabajar más de 10 horas expusieron que obtuvieron ingresos mayores a 12, 485, como también lo hicieron 3 conductores que trabajaron 8 horas, uno con 9 y otro con 10. Lo que da como resultado que no se encontró una relación entre ingresos y horas trabajadas en general⁸.

En lo relacionado a la conducta del chofer dadas las condiciones en que realiza su labor se encontró que al preguntarle si la velocidad a la que maneja está relacionada al número de pasajeros que quiere que la aborden, 77.5 % contestaron que es una relación que se da siempre o con frecuencia, como se puede observar en el Gráfico 2. Para constatar el curso de la respuesta, se realizó en otro punto de la encuesta una pregunta en un sentido similar: si consideraba que una mayor velocidad era un factor que le ayudaba a captar más pasajeros, en este caso solo 60 % señaló que siempre o con frecuencia.

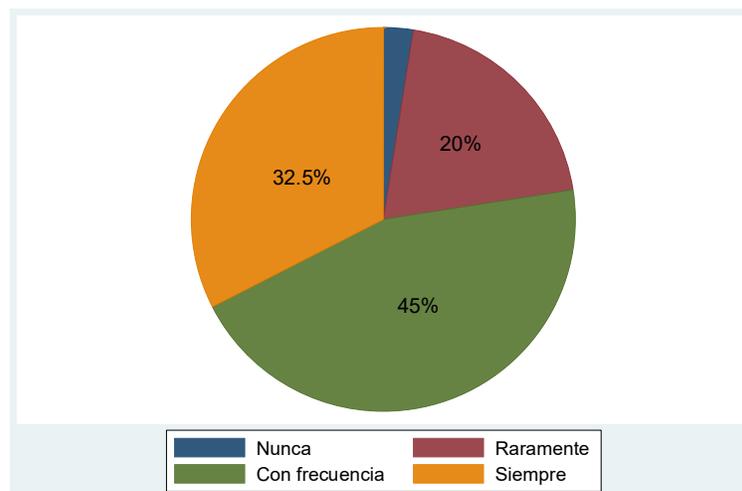


Gráfico 2. Velocidad con relación al número de pasajeros.

Fuente: Elaboración propia.

⁸ Se realizó una prueba de chi-cuadrado y no se encontró significancia en la relación. Como tampoco se encontró entre edad y rango de ingresos.



La velocidad, según la percepción de los choferes, es considerada un factor que los ayuda a captar más pasajeros e ingresos para la unidad, en el sentido este último, del producto entre número de pasajeros que abordan la unidad durante la jornada de trabajo y precio del pasaje.

Otra pregunta en cuanto a la conducta, se hizo en el sentido de: si la cantidad de pasajeros que abordaban la unidad era acorde con la capacidad máxima recomendada, que por seguridad prescribía el fabricante -en cuanto al número de estos, parados y sentados. La respuesta de los choferes

fue que, 80 % de las veces esto se cumplía siempre o con frecuencia, como se puede observar en el Gráfico 3. Como en las anteriores preguntas, para constatar el curso de la esta respuesta, se realizó en otro punto de la encuesta una pregunta en un sentido similar: si el chofer había saturado la unidad con pasajeros parados en horas de gran demanda; el resultado de esta última se puede considerar espejo, pero en sentido contrario, pues 80 % contestaron que siempre o con frecuencia lo hacían, contradiciendo la respuesta que habían dado inicialmente⁹.

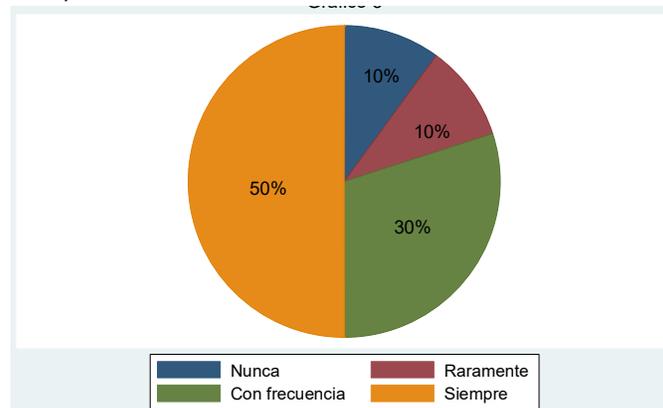


Gráfico 3. Cantidad de pasajeros y capacidad técnica recomendada
Fuente: Elaboración propia.

Se puede intuir que en general los choferes piensan que cumplen la norma, pues a lo largo de su jornada solo saturan sus unidades en horas pico, pero es precisamente en esos periodos donde se debe cumplir estrictamente la norma, pues es en ese lapso donde hay más complicaciones de tránsito y se corren más peligros.

Otra pregunta que se realizó fue si consideraba que las condiciones mecánicas y de seguridad en su unidad eran las apropiadas. Las respuestas siempre y con frecuencia abarcaron el 77.5 % de

las respuestas, pero llama la atención que hay un porcentaje nada despreciable que respondió que esto pasaba raramente o nunca, como se puede observar en el Gráfico 4. Tal como se hizo en las anteriores preguntas, para constatar el curso de esta respuesta se realizó otra en un sentido similar, esta fue: si el dueño de la unidad estaba al tanto y le preocupaban las condiciones mecánicas y de seguridad del vehículo, la respuesta siempre y con frecuencia fue de 85 % y 15 % señalaron que lo hacían raramente. Es un tema de importancia pues puede afectar de

⁹ La prueba de chi-cuadrado fue significativa, la de Cramer indicó que la asociación era alta y la tau-b una relación negativa.



manera directa, en un momento dado, la seguridad de pasajeros, el chofer y otros automovilistas y de forma indirecta a peatones y puestos que se colocan en las banquetas.

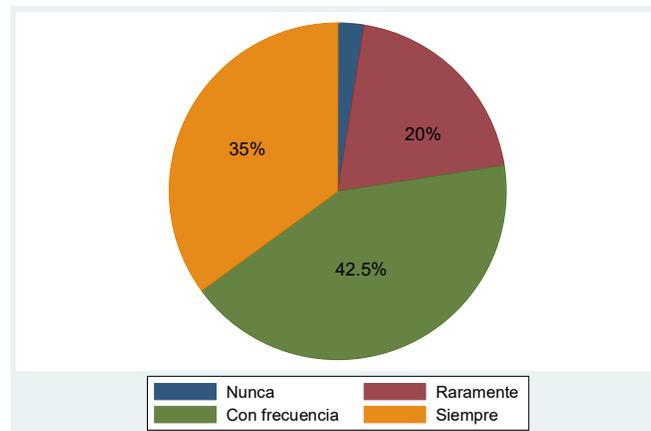


Gráfico 4. Condiciones métricas y seguridad apropiadas.
Fuente: Elaboración propia.

También se preguntó si el chofer encuestado consideraba que estaba actualizado en lo referente al reglamento de tránsito vigente, el 77.5 % de estos indicó que siempre y con frecuencia. De igual manera se realizó otra pregunta para confirmar el curso de la respuesta, pero en este caso sobre un punto específico del reglamento que tiene que ver con la seguridad de los pasajeros y la viabilidad de calles y avenidas, es decir, si sigue el reglamento de tránsito en

cuanto a lugares autorizados para subir y bajar pasajeros, el 75 % señaló que llevaba a la práctica esto siempre y con frecuencia. Al parecer las posiciones entre conocer el reglamento de tránsito y los lugares para bajar y recoger pasajeros se aproximan. Pero de cualquier manera un cuarto de ellos respondió que es una práctica que realiza raramente o nunca.

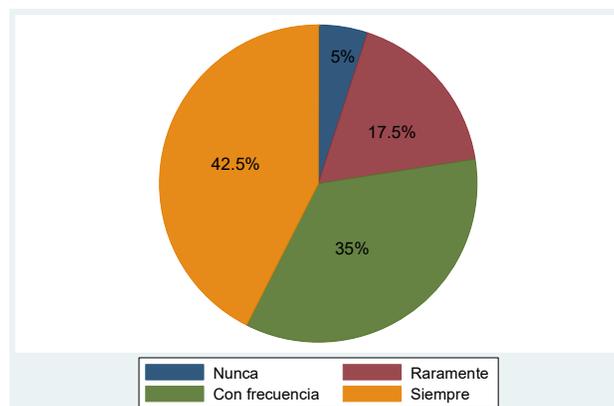


Gráfico 5. Actualizado en el reglamento de tránsito.
Fuente: Elaboración propia.

Por último, se preguntaron dos situaciones relacionadas a los aumentos que de gasolina se

han dado en los últimos años en México. Si esa situación lo había obligado a acomodar más



pasajeros al interior de su unidad o a competir de manera más agresiva por los pasajeros. En el primer caso 45 % manifestó que los hacían con frecuencia y siempre. En el segundo, solo 22.5 % denotó competir de manera más agresiva con frecuencia y siempre. Ante lo antes establecido se realizó la siguiente pregunta de opciones ¿los aumentos constantes en el precio de la gasolina se cargaron principalmente a? En el Gráfico 6 se pueden apreciar los porcentajes, en la mayoría de las veces los choferes señalan que estos se

ven reflejados en peores condiciones de la unidad por falta de mantenimiento y repuestos adecuados; en segundo lugar, contestaron que se cargaron a los usuarios mediante aumentos en el precio del pasaje y en menor medida que lo absorbieron los dueños con menores ganancias. Una respuesta, la primera, que contradice en cierto grado la que se había dado sobre las condiciones de la unidad y la preocupación que tiene el dueño sobre estas.

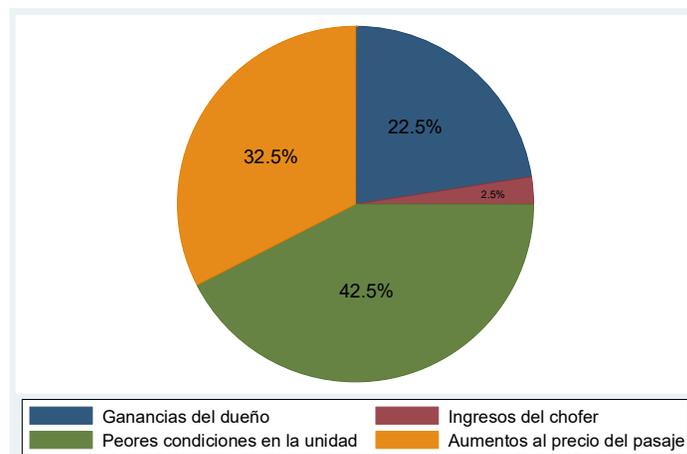


Gráfico 6. Los aumentos en la gasolina se cargan principalmente.
Fuente: Elaboración propia.

En lo referente a la segunda respuesta sobre el precio, se les preguntó si el precio del pasaje en el Área Metropolitana de Monterrey es de los más altos en la República mexicana y el costo de la gasolina o diésel es similar al de otros estados con tarifas menores ¿a qué se debe el alto costo del pasaje?, a esto, el 57.5 % de los choferes respondieron que a las ganancias que quieren recibir los dueños, 25 % a una administración deficiente de los dueños y 17.5 % a los largos recorridos en las rutas.

Por último, se les preguntó la causa de los accidentes que habían tenido con sus unidades. El 35 % indicó que fue por alguna distracción,

27.5 % debido a la velocidad con la que manejaban, 22.5 % por faltas al reglamento y 15 % por fallas mecánicas. Lo referente al reglamento se acerca al porcentaje antes señalado de los choferes que no están actualizados y de nuevo sale a relucir la falta de mantenimiento adecuado que tienen las unidades.

Algunas conclusiones

Si la productividad del chófer está directamente relacionada al número de pasajeros que abordan su unidad y esto afecta los ingresos que percibe vía las ganancias que recibe del dueño, la velocidad juega un papel primordial. Mientras que por el lado de los costos estarían las



condiciones mecánicas de la unidad, su depreciación y el precio de la gasolina o diésel. Por tanto, se esperaba que la velocidad fuera un factor relevante en la búsqueda de ingresos entre los conductores encuestados del transporte urbano, lo que se comprobó al señalar estos que la utilizan siempre o con frecuencia para captar más pasajeros. También se intuye de sus respuestas que saturan con pasajeros sus unidades en las horas de mayor demanda y que los aumentos a los combustibles también los han impulsado a realizar esta acción. En cuanto a las condiciones mecánicas y de seguridad, manifestaron en mayor proporción que siempre o con frecuencia eran las apropiadas y que los dueños se preocupaban por ellas; pero al mismo tiempo, también advierten que los aumentos a los precios de los combustibles se han visto reflejados en peores condiciones de las unidades por falta de mantenimiento y repuestos adecuados, con lo cual, se puede entrever que para que los dueños puedan mantener el porcentaje de ganancias requerido, los mayores costos se han trasladado a un menor presupuesto para solventar los requerimientos, al mismo tiempo estos apremian al Gobierno Estatal para que aumente las tarifas.

En cuanto al perfil de los choferes, remarcar que es una profesión que se ha infravalorado, el nivel educativo de la muestra es bajo, 65 % tienen estudios de primaria y secundaria, por sus edades se puede presumir que son trabajadores con muchos años en la profesión o incorporaciones de desocupados dado que las habilidades para realizar esa labor son relativamente fáciles de adquirir y los requisitos son laxos, pues solo el 17.5 % en la muestra indicaron haber realizado una prueba sobre el reglamento de tránsito, una

específica sobre las responsabilidades de los choferes de transporte público y otra práctica en una unidad adecuada para el objetivo. En este sentido, cabe también señalar que 15 % de ellos indicaron que el único requisito fue presentar la licencia de chofer para ocupar el puesto.

Por último, se debe remarcar que 77.5 % de los encuestados manifestaron que sus ingresos mensuales se encuentran entre 6, 242.94 y 12, 485.88 pesos, un ingreso más relacionado a las habilidades y requisitos para ser chofer que con la responsabilidad que tienen a diario en vidas humanas.

Diferentes gobiernos en el estado han propuesto varias iniciativas y promulgado leyes (como las especificadas en párrafos anteriores) para atacar la problemática de este sector, pero son regulaciones que, aunque tengan todas las buenas intenciones en letra no han tenido el efecto y los resultados deseados. Es alarmante ver cómo los mismos problemas que señalaban Chavarría y Villarreal (1995), seguían en este sector desde los años setentas hasta el presente. El actual gobierno lo vuelve a hacer, pero la sociedad lo percibe de forma similar a las anteriores propuestas, más como un juego de fuerza política entre dueños de rutas con poder económico y social¹⁰ y el gobierno estatal, que una propuesta que seriamente busque también el bienestar de pasajeros y choferes; pues, al final de cuentas, el problema es hacer cumplir estas leyes mediante su supervisión estricta, ya que, de otra manera la problemática continuará.

La pregunta que sigue en el aire desde los años setentas es ¿si la concesión fue y sigue siendo un

¹⁰ Si los dueños se ponen de acuerdo para parar todas las rutas (han parado algunas en ciertos periodos para presionar), esto causaría

un caos en toda la Zona Metropolitana que afectaría todos sus ámbitos sociales, por ello su poder en este sentido.



buen trato para el gobierno, pero sobre todo para la población que utiliza el servicio? En lo correspondiente a la problemática antes planteada, pero también en relación a las altas concentraciones de contaminantes atmosféricos que se vienen observando en la región, pues una de las políticas para atacar esto último sería preponderar el transporte público colectivo sobre el privado que muchas veces se realiza de forma individual, lo cual solo se logrará con una mejora sustancial en el servicio de transporte de pasajeros en todas sus modalidades.

Para finalizar, es de valía señalar que este proceso de investigación fue un primer acercamiento a la propuesta de Luyando et al., (2014), desde un planteamiento básico de las variables utilizadas y la percepción de los choferes. Un acercamiento mayor a la propuesta necesitaría, por un lado, de algunos datos que aún no existen en las estadísticas oficiales, en varios periodos de tiempo; por otro, utilizar modelos estadísticos para profundizar en los análisis.

Referencias

- Aguirre, J. (2017). *Movilidad urbana en México*. Recuperado de <http://bibliodigitalibd.senado.gob.mx/bitstream/handle/123456789/3391/Cuaderno%20de%20investigacio%CC%81n%2030%20%281%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Bellota, L. (2016). Transporte público y urbanización, algunos apuntes. *Reporte CESOP*, 94, 42-47.
- Carranca, H. (2017). *Diagnóstico, análisis y propuesta sobre el transporte público del área metropolitana de Monterrey*. (Tesis maestría). Universidad Politécnica de Catalunya, España.
- Casas, D. (2019). Suben a 17 pesos tarifa de transporte público en NL. *El Sol de México, Sección de Sociedad*. Recuperado de <https://www.elsoldemexico.com.mx/república/sociedad/tarifa-de-transporte-publico-en-nuevo-leon-monterrey-suben-a-17-pesos-3202079.html>
- Chavarría, C., y Villarreal, E. (1995). *El transporte urbano en Monterrey: Análisis y solución a un viejo problema*. Recuperado de <https://cd.dgb.uanl.mx/bitstream/handle/201504211/6282/9278.pdf?sequence=1>
- CEPAL. (2012). *Población, territorio y desarrollo sostenible*. Recuperado de <https://www.cepal.org/sites/default/files/events/files/2012-96-poblacion-web.pdf>
- Consejo Estatal de Transporte y Vialidad. (1989). *El transporte urbano en el área metropolitana de Monterrey*, Nuevo León. Recuperado de <https://www.nl.gob.mx/>
- Consejo Estatal de Transporte y Vialidad. (2019). Anexo: Sistema Integral de Transporte Metropolitano (Nuevo León). Recuperado de <https://www.nl.gob.mx/>
- Chávez, J. (2016). Transporte público en Monterrey, desafiación y oportunidades. *Revista Caribeña de Ciencias Sociales*, 4, 12-17.
- Fowler, F. (1995). *Improving Survey Questions: Design and Evaluation. Applied Social Research Methods Series*. Edited by Leonard Bickman and Debra J. Rog, SAGE Publications, Vol. 38.
- Galán, R. (2005). Determinantes de la demanda por transporte público y privado en área metropolitana de monterrey. *Revista Ciencias UANL*, 8(4), 495-501.
- Hernández, N. (2016). El transporte público en números: ¿positivos o negativos? *Reporte CESOP*, 94, 48-61.



- IMCO. (2019). *Índice de movilidad urbana 2018*. Recuperado de https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2019/01/I%CC%81ndice-de-Movilidad-Urbana_Documento.pdf
- INEGI. (2014). Minimonografía. *Las zonas metropolitanas en México*. Censos Económicos 2014. México. Recuperado de https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/111731/CARRANCA_TESIS_MASTER.pdf
- INEGI. (2015). *Número de habitantes en el estado de Nuevo León*. México. Recuperado de <http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/nl/poblacion/>
- ITDP (2013). *Desarrollo orientado al transporte: Regenerar las ciudades mexicanas para mejorar la movilidad*. Recuperado de <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Desarrollo-Orientado-al-Transporte.pdf>
- Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León (2019). H. Congreso del Estado de Nuevo León. Recuperado de http://www.hcnl.gob.mx/trabajo_legislativo/leyes/leyes/ley_de_transporte_para_la_movilidad_sustentable_del_estado_de_nuevo_leon/
- Lizárraga, C. (2006). Movilidad Urbana sostenible: Un reto para las ciudades del siglo XXI. *Economía, sociedad y Territorio*, 2, 25-54.
- López P. y Fachelli S. (2015). *Metodología de la investigación social cuantitativa*. Bellaterra: Universitat Autònoma de Barcelona.
- Lupano, J., y Sánchez, R. (2009). *Políticas de movilidad urbana e infraestructura urbana de transporte*. CEPAL. Recuperado de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/3642/S2009021_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Luyando, J., Tapia, G. y Pérez, C. (2014). Transporte de pasajeros en el Área Metropolitana de Monterrey. *Economía Informa*, Núm. 387.
- Mirralles-Guasch, C (2002). *Ciudad y transporte: El binomio imperfecto*. Barcelona, España: Ariel.
- Narváez, L. (2017). *Movilidad urbana en transporte público en el Área Metropolitana de San Luis Potosí: Centrada en los estudiantes* (tesis de licenciatura). UASP.
- Pérez, D. (2008). *El sistema de transporte público en la zona metropolitana de Monterrey*. Recuperado de https://www.academia.edu/6216649/El_sistema_de_transporte_publico_en_Monterrey_diagnostico_del_problema_y_propuesta_de_politica_publica
- ONU-HABITAT. (2015). *Reporte nacional de movilidad urbana en México 2014-2015*. Recuperado de <http://conurbamx.com/home/wp-content/uploads/2015/07/Reporte-Nacional-de-Movilidad-Urbana-en-Mexico-2014-2015-Final.pdf>
- Petit, C. (2007). *La mejora de la calidad de los sistemas de transporte público como pilar de una movilidad sostenible*. Barcelona, España: UPB.
- Ralph, G. (1998). Los problemas de la movilidad en el mundo en desarrollo. *EURO*, 24 (72), 1-25.
- Ríos, Y. A. (2012). Camiones urbanos en Monterrey. *Ingenierías*, 15(55), 3-7.
- Rodríguez, I. (2013), *Percepción del usuario del transporte público con respecto a la calidad y al nivel de servicio ofertado, en las zonas*



- metropolitanas de Aix-en-Provence, Francia y Monterrey, México* (Tesis maestría). Universidad Autónoma de Nuevo León, Nuevo León, México.
- SEDATU-GIZ-BID. (2014). *Anatomía de la movilidad en México*. Recuperado de https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/411314/Anatom_a_de_la_movilidad_en_M_xico.pdf
- Soto, K. (2017). Movilidad urbana y diferenciación socio espacial en el área metropolitana de monterrey. *Red Urban*, 3 (3), 21-35.
- UNFPA. (2011). *Estado de la población mundial 2011*. Recuperado de <https://www.acnur.org/fileadmin/Documentos/Publicaciones/2011/8177.pdf>
- Villarreal, A. (2004). *Choferes de autobuses urbanos en Monterrey: Dos modelos de servicio* (tesis de licenciatura). Universidad de Monterrey, Nuevo León, México.
- Villarreal, M. (2000). *Análisis de atributos del transporte para el área metropolitana de Monterrey: Un modelo de precios hedónicos* (Tesis de maestría). Universidad Autónoma de Nuevo León, Nuevo León, México.

