

"Generalmente me levanto a las 4 de la mañana. Vivo cerca a la terminal. Es una condición primordial para que lo acepten como chofer. A eso de las 5, comienza la camellada durante todo el día. A las 11 ya se nos voló el bloque, y cualquier cosita que le digan a uno, lo pone peor de genio".

"Es que usted no sabe lo que es aguantarse 1.500 personas entre el bus todo el día. A eso, súmele los de afuera. Más los carros, más los niños del pito. Nos quieren perfectos; pero resulta que además de muchas cosas, nosotros también tenemos familia y nuestros propios problemas. Yo creo que todo se resume en la intransigencia de la gente. Quieren bajarse en todas partes, y el jodido es uno, porque tiene que pagar el parte si lo agarra un azul". Comenta un conductor.

Hay en Medellín taxistas-propietarios que, jornalean 8 horas por día, se "sacan" mensualmente entre 25 y 30 mil pesos "libres"; conductores de taxi que no suben a los 400 en un día y choferes de bus que, con una jornada laboral de 12 horas, llegan a apenas a los 22 ó 23 mil pesos. Sin embargo, en los dos casos, existe desprotección en cuanto a prestaciones Seguro Social y Caja de Compensación. Algunos están afiliados y gozan de beneficios; otros, son víctimas de las negociaciones de empresarios y propietarios.

NO HAY CONSENSO

No existe un consenso general, para determinar si realmente hay, o no, justicia en las denominadas "empresas de transporte", con respecto a sus empleados. Cada una, y de acuerdo con normas propias, maneja lo referente a pago de salarios, bonificaciones, porcentajes y demás.

Nos ocuparemos inicialmente de los buses por considerar que afecta un mayor número de empleados y de usuarios.

En Colombia se estableció hace algunos meses salario mínimo y jornadas de 8 horas para conductores de bus. Pero... del dicho al hecho hay mucho trecho.

Al final de la jornada cada chofer recibe una remuneración distinta por el número de pasajeros transportados.

Hay empresarios partidarios de un salario fijo, que oscila entre los 11 mil y los 13 mil 500 pesos, sumadas las prestaciones y algunos incentivos.

Pero de ahí, se deduce su afiliación al Seguro de la cual, por obligación, todos deben gozar.

Las otras modalidades de sueldo se hace efectiva de la siguiente manera:

—90 centavos por pasajero transportado y 1.10 en festivos.

—85 centavos y 95 en la noche o en festivos.

—Para buseta: 1.50 en ordinario y

1.80 en festivo.

—En el diferencial: 2 pesos en la semana y 2.40 para el festivo.

—15 ó 20 por ciento sobre lo recaudado en el día.

Lo anterior corrobora la afirmación hecha en el sentido de que las empresas, no tienen políticas salariales comunes.

REQUISITOS

"Cualquiera puede manejar un bus", es la expresión general de personas que no están vinculadas a este oficio.

No están lejos de la realidad, si se tiene en cuenta los pocos requisitos que deben llenarse para conducir este vehículo de transporte público.

Por lo general, salvo contadas oportunidades en las que es necesaria la carta-pantalla del Intra —donde se confirma si existen o no, contravenciones pendientes—; cualquiera que aspire a conductor debe cumplir estas condiciones: pase de novena categoría; dos recomendaciones de las dos últimas partes donde trabajó —esto no se exige siempre—; saber leer y escribir, conocer los reglamentos de la empresa y las rutas de buses.

Algunas transportadoras contadísimas excepciones, mantienen actualizado al personal que trabaja para ellos. Esto se hace en colaboración con el SENA quien dicta cursos de mecánica y relaciones humanas, entre otros.

LA GUERRA DEL CENTAVO

Tampoco es fácil determinar si los conductores prefieren un salario fijo que representa, como se mencionó antes, unos 12 mil pesos, o el porcentaje que puede subir al orden de los 20 o los 25 mil pesos al mes.

Para los primeros, el cheque está siempre al final de la segunda quincena así el vehículo que les ha sido asignado haya permanecido en el taller durante los 30 días. Pero, con la otra modalidad, si el bus no trabaja,

ese mes no hay sueldo, o ese día, o esa semana si el daño es menor.

La forma de pago de porcentaje por pasajero ha sido calificada como "la guerra del centavo", algo que, para algunos, no es más que un deterioro constante en la prestación del servicio.

Productividad... a más pasajeros transportados, más dinero. Pero se pregunta la gente: ¿a qué precio? ¿y con qué consecuencias?

Se sale de la terminal en una forma lenta con el objeto de acumular futuros pasajeros en los paraderos. Y cuando se llega a ellos, se hace un considerable aumento en la velocidad. Y... bueno, los buses tienen un 22 por ciento más de accidentalidad que los demás vehículos.

Además, con esta guerra del centavo, no se respetan estacionamientos, y muchas veces, el usuario debe esperar a que el vehículo se llene completamente para salir a cumplir con la ruta.

5

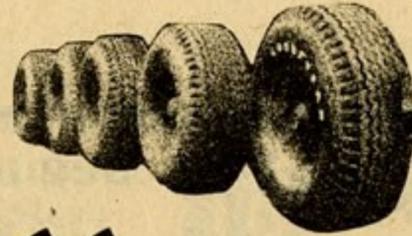
Textos:

Margarita Inés Restrepo Santamaría

Ramiro Velásquez Gómez

Luz Mercedes Mejía López

a la rueda, rueda



Mucho "camello" y poco billete

NO HAY MARTIRES

"En este paseo no hay víctimas como algunos se han querido referir a los propietarios, o bien a los conductores. Yo creo que cada uno está en lo que es".

Es cierto que ellos —los choferes— deben estar interminables horas en el centro en medio de tacos y gente insoportable. Pero deben asumir, también parte de las responsabilidades.

Este negocio no es fácil desde ningún punto de vista. Y si algún vehículo sufre deterioro y requiere mantenimiento permanente, es un bus. Anotaba un empresario.

ESTAMOS TODOS EN LA OLLA

El clamor unánime de los taxistas es que "la cosa está dura y difícil". Hay que trabajar fuertemente, si se quiere librar el día.

El último aumento en las tarifas y

la difícil situación económica que atravesamos, son calificadas por muchos como los culpables del poco uso que hace la gente en la actualidad de este tipo de servicio. El banderazo, o sea el sólo arranque cuesta 20 pesos. De ahí en adelante, cada 70 metros el taxímetro marca dos pesos.

"Nosotros nos hacemos muchas veces los bobos con lo que cuesta, en realidad, la carrera. Y tiene que ser así si queremos que esto de", comentaba un conductor.

"No tenemos horario establecido. Llegamos a la flota a la hora que queramos. De ahí despachan cada vez que alguien solicita el servicio. Otros simplemente están en la calle, dando vueltas todo el tiempo, y, por lo general, alguien cae... —decía otro—.

Algunos acusan de injustas a las empresas y propietarios. Consideran que son explotados sin recibir nada a cambio y opinan que el Intra acabó con ellos al permitirle a cualquiera poner su carro particular al servicio público, al no tener control sobre particulares que trabajan como taxis en clínicas y supermercados.

Las empresas, por su parte, rechazan todas las teorías anteriores y exponen que sin ellas ninguno que maneja taxi podría siquiera sobrevivir, ya que no estaría legalmente respaldado.

CADA UNO POR SU LADO

"Este negocio está dividido por partes". Hay propietarios que manejan sus carros. Otros tienen choferes y reciben un porcentaje y el resto, simplemente administra y cobra un tanto por ciento, por hacerlo.

Al final del día, el chofer —no propietario— liquida con el dueño del carro, una suma que varía entre 800 y 1.800 pesos. Este con antelación, ha fijado una cantidad que debe ser entregada. Si por ejemplo, son 2 mil pesos y el taxista hizo solamente mil,

lo restante debe ser puesto de su propio bolsillo... y a tratar de cuadrarse en lo que queda de la semana.

Se deben deducir, también, los costos de gasolina y lavada.

"Esto es lo teso de este negocio; que si uno hace más de lo que dijo el patrón, está salvado; si no, a sacar de donde no lo tiene o a empeñar cosas como hacemos nosotros".

El propietario del vehículo le paga a cada empresa dependiendo de su filosofía, una suma determinada por administración. 300, 500, 600 y hasta 2.500 pesos mensuales. Los conductores de su propio carro, son los que realmente pueden obtener, hoy, mejores entradas.

REQUISITOS

"A nosotros nos mantienen banderizados con los requisitos para manejar taxis. Todos los días quitan y ponen una cosa distinta".

Es necesario tener pase de séptima categoría: El carné empresarial, que antes era indispensable, ahora no lo es. En la actualidad se exige uno nuevo: el profesional para el cual se requiere una constancia del DAS en la que se diga que no hay cuentas pendientes con la justicia, dos fotos y dos cartas de recomendación.

AGARRENSE QUE NOS FUIMOS!

"Han pasado días en que me mientan la madre más de 30 veces. Nos sacan cuchillo, nos desafían a pelear. Pero todos lo hacen porque ninguno se sienta a camellar aquí 12 horas, como nosotros. La camisa se pega de la silla por el calor tan templado. Todos pitan al tiempo".

"Debemos ser unos pulpos de 20 cabezas para hacer mil cosas a la vez: contestarle a una señora dónde queda el paradero que ella quiere; darle a otra la devuelta; abrir la puerta de atrás y cerrar la de adelante para que no nos partan; mirar el semáforo, evadir los azules, hechar ojo al que se atraviesa en la mitad de la calle y tratar de acomodar el sobre cupo después de la registradora. ¿Y sabe cómo acaba uno el día?... pues como chupo de orfanato".

La culpa nunca la tenemos nosotros los usuarios, somos árbitros implacables con respecto a los conductores del servicio público. Ellos son programados y como tal deben actuar. Muchos se exceden en los malos tratos, pero esos excesos tienen un telón de fondo.

Mientras el gobierno y las empresas no pongan en marcha planes de capacitación para el gremio de choferes. Mientras no se contemplen salarios equitativos y horarios "humanos"... las cosas seguirán como hasta ahora: para algunos, lo óptimo, de acuerdo con sus intereses. Para el resto..., simplemente un desastre.

¡Y córranse pa'trasito y agárrense, que este bus arrancó!



INVESTIGACION