

**Proyecto de ley de los Honorables Senadores señor Navarro, señora Allende y señores Lagos, Tuma y Walker, don Patricio, que establece el 27 de junio como día nacional del trabajador del transporte público.**

Como es sabido, el 2 de junio de 2014, a las 07:00 AM, Marcos Cuadra Saldías, conductor del Transantiago y dirigente sindical (presidente del sindicato N°2 de la empresa Redbus Urbano), se quemó a lo bonzo con bencina. Sus compañeros de labores apagaron las llamas con extintores. Dicen los testigos que ingresó vistiendo el uniforme de Redbus, la empresa donde trabajaba, y que al prenderse fuego corrió hasta ser retenido y el fuego apagado, que dañó el 90% de su cuerpo. Debido a sus graves quemaduras fue internado de urgencia en el Hospital San José. Finalmente, falleció el viernes 27 de junio de 2014.

Marco ya había advertido sus intenciones por internet, pero sus compañeros pensaron que era una broma.

Minutos antes de prenderse fuego, señaló según testigos: "Esto es por los trabajadores, para que marque un precedente".

En un video tomado segundos después de su sacrificio, se puede escuchar el siguiente diálogo:

Trabajador: "¿Por qué hiciste esto?"

Cuadra: "Por nuestros compañeros... como abusan, no nos pagan las quincena, nos echan a los sindicalistas... nadie reclama, hasta cuando, compañeros"

La Ministra del Trabajo y Previsión Social, Javiera Blanco y el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Andrés Gómez-Lobo, lamentaron públicamente la muerte de Marco Cuadra, reiterando "la voluntad del Gobierno de seguir trabajando con todos los actores involucrados en la mesa técnica conformada con operadores y dirigentes de los conductores, para mejorar las condiciones laborales en este sector". La Ministra del Trabajo, señaló que Marco "tenía que estar trabajando porque no correspondía el despido si hay un desafuero recién en curso. Lo que conminó la Dirección del Trabajo es que esta persona debía ser incorporada". Agregó que "vamos a ir sobre este tema para ver qué ha pasado porque el día 30 se les conminó que debía reincorporar a estos dos trabajadores cuyo desafuero estaba en curso. Lo que vamos a hacer es investigar puntualmente en qué situación se encontraban".

Por su parte, el Ministro de Transportes, Andrés Gómez-Lobo, explicó que para que este tipo de eventos no vuelvan a ocurrir formamos una empresa tripartita, vamos a hablar con todos los dirigentes, con la empresa, para lograr una agenda que logre eliminar los problemas que actualmente existen en el sistema". Dijo que no es suficiente la fiscalización y la multa: "debe haber cambio de conducta".

Lo que es claro para el análisis es que la institucionalidad vigente fracasó. Tuvo que haber un sacrificio, un mártir, un muerto, para dar la señal de que algo debe cambiar tanto en las empresas como en el Estado.

Su esposa, Mara Boy, se refirió acerca de las motivaciones de su marido: "Él estaba muy angustiado por el tema de la injusticia. Veía con mucha rabia a los abuelitos, y en general a todos los trabajadores, que los hacían trabajar hasta muy tarde, que no los respetaban, que tenían que utilizar pañales por la falta de baños y lo extenso de los recorridos. Todas esas cosas lo tenían muy mal. No les pagaban lo que correspondía, todos los meses eran peleas con la empresa por lo que le tocaba a cada trabajador (...). Lo que pienso ahora, por lo que vi y lo que me han comentado sus compañeros de trabajo, esto fue producto de una frustración máxima, la frustración más grande que pueda recibir un ser humano, la burla, lo humillaron. Me han llegado comentarios que a él lo despidieron por parlante, humillándolo ante todos los trabajadores. Nadie en el mundo quisiera que lo despidieran por un parlante, si no que a la cara, personalmente en una oficina. Esa es mi mayor pena, su humillación, que haya sido tratado como no se lo merecía".

La situación del despido y el desafuero de Cuadra Saldías tenía fecha de revisión en tribunales el 8 de julio. Pero murió antes de ver justicia.

El sector del transporte público es uno en los que menos se protegen los derechos de los trabajadores. Veamos algunas de sus terribles viñetas, tal como señala el estudio Relaciones Laborales de los choferes del Transantiago, de María Estrella Zúñiga y Katia Molina (Instituto ICAL):

### **1. Tipo de contratación:**

"Al considerar los tipos de contratación se puede constatar que las empresas utilizan tres modalidades de contratación: Pick time (20 horas solo los fines de semana), Part Time (30 horas semanales), Full time (45 horas semanales). Respecto del segundo grupo se puede destacar que las empresas utilizan esta modalidad para mantener a los trabajadores a prueba, y bajo chantaje de buen comportamiento (los revientan con horas extras para que puedan incrementar sus salarios, lo que conlleva a las enfermedades de los choferes). Los trabajadores Pick time han ido desapareciendo paulatinamente de las contrataciones en el Transantiago".

### **2. Remuneraciones:**

"Con la implementación del sistema de transporte Transantiago, los trabajadores redujeron sus ingresos en un 30%. Los sueldos son bajos y variables, pues más del 50% del salario es por bonos. "Los choferes pierden el bono si presentan licencias médicas. Esto los obliga a trabajar enfermos o a auto medicarse para soportar las extenuantes jornadas. Incluso, si el chofer falta un día, se le descuentan 70 mil pesos del sueldo, y si llega atrasado sobre 10 minutos se le descuentan 40 mil pesos del sueldo mensual" Presentan sueldos y horas extras impagas, deudas de las cotizaciones previsionales".

### **3. Sindicalización:**

"Algunas empresas del Transantiago han implementado el uso y abuso de Sindicatos de Protección Patronal, que en vez de velar por los intereses de los trabajadores, velan más por sus propios intereses y por los de la empresa. Esto ha generado la multiplicidad de sindicatos en cada empresa del Transantiago, siendo los sindicatos verdaderamente de clase, muy escasos. Esto refleja que en muy pocas empresas del

Transantiago existan Contratos Colectivos (único instrumento colectivo que es producto de una negociación colectiva real)"

#### **4. Institucionalidad:**

"El Ministerio entrega a las empresas un documento que se denomina Consolidado que contiene la frecuencia de los recorridos, y las empresas se esmeran a toda costa con cumplirlos, ya que el pago de la subvención está sujeta al cumplimiento de esos consolidados. Se han iniciado muchos juicios en contra de las empresas y en forma solidaria contra el Ministerio por incumplimiento de las leyes del trabajo, pero siempre son exonerados por los jueces.

El fundamento de las acciones radica en que las contrataciones del Ministerio con la empresas contiene cláusulas en que obliga a las mismas a dar cumplimiento a todas las normas laborales, lo que traduce en la práctica en que el Ministerio sólo se inmiscuye en el pago de remuneraciones y cotizaciones previsionales, no si del resto de los incumplimientos".

#### **5. Horario de trabajo:**

"En los Reglamentos Internos de las empresas (autorizados por la propia Dirección del Trabajo) las empresas se autocalifican de proceso continuo, pero no respetan la lógica de esta calificación (colación y descanso). Tanto es el arbitrio al respecto, que al menos en mis propios juicios, las empresas se niegan a que presentemos como medio probatorio su propio Reglamento Interno.

Existen otros antecedentes que se desprenden de estos instrumentos que avalan nuestra posición, como ser el hecho que para las empresas el tiempo de posicionamiento de un bus, no es considerado jornada de trabajo, existiendo contradicción con la propia función de conducción, que es aquella destinada a la conducción y funciones complementarias a la misma. Lo dicen los propios instrumentos, pero la empresa luego las desconoce. También en ellos constan los turnos rotativos para trabajadores de proceso continuo, que no superan las 7.5 horas diarias. Y la prohibición de hacer del tiempo de descanso un tiempo de libre disposición del trabajador, entre muchas otras contradicciones.

#### **6. Fiscalización:**

"La Dirección del Trabajo ha tenido una conducta de más a menos. Así, cuando se implementó el sistema el año 2007, emitió dictámenes para interpretar y complementar la legislación laboral en los vacíos que existían en el rubro (artículo 26 jornada de trabajo diaria, semanal, descansos como jornada pasiva, horas extraordinarias, etc.). Así, no fue sino hasta el año 2011, que consintió en otorgar una autorización de jornada excepcional de trabajo a la empresa Inversiones Alsacia por el término de un año, que venció el 16 de noviembre de 2012, incluso en contra de la propia opinión de la Comisión Ergonómica.

Dicha autorización consistió en extender los tiempos de conducción hasta 6 horas continuas, lo que ha afectado aún más la ya dañada salud física y mental de los trabajadores.

Aquí la empresa, cuando solicita autorización lo hace bajo el argumento de ser de proceso continuo (artículo 38 N°2 CT), porque trabaja los 7 días a la semana y las 24 horas del día.

La Comisión Ergonómica ha recomendado no extender la conducción más allá de 2.5 horas con 30 minutos de descanso, siguiendo modelo de la Unión Europea y llenando el vacío legal existente en Chile. No obstante la Dirección del Trabajo sí la autorizó".

## **7. Mutuales:**

"Las Mutuales tienen un rol nulo, porque no atienden a los choferes sino por accidentes laborales previamente acreditado por un documento que emite el empleador que se denomina DIAT (Declaración Individual de Accidente del Trabajo).

Respecto a las enfermedades psicológicas, como no son consideradas laborales no las atienden, y si lo hacen solo se limitan a otorgar una licencia breve por 15 o 20 días para la evaluación de ser común, para luego dar alta médica, pero el chofer continua con tratamiento ambulatorio bajo los efectos de psicotrópicos y antidepresivos.

No es posible que nuestro país tome voz de alerta ante vulneraciones laborales cuando alguien sacrifica su vida. El gesto de Marco Cuadra revela, más que desesperación, la convicción de un dirigente que dio su vida por visibilizar las injusticias que sufrió él personalmente y sus colegas.

Su gesto nos recuerda al de Ferdinando Sacco y Bartolomeo Vanzetti, denominados "los mártires de Chicago", y al de tantos otros trabajadores que han sacrificado sus vidas por los derechos de los trabajadores.

Creemos que el gesto de Marcos Cuadra merece un justo reconocimiento, no sólo para su persona, no sólo en su nombre, sino que a través de él, a sus compañeros de labores y colegas. Para recordarle a Chile que los trabajadores del transporte público también tienen derechos, que son chilenos y que en igualdad y enterera satisfacción, debe respetarse su dignidad, y las leyes que los protegen de las malas prácticas empresariales.

Por tanto,

Venimos en presentar el siguiente

## **Proyecto de Ley:**

Artículo Único:

**"Fíjase el día 27 de junio como el DIA NACIONAL DEL TRABAJADOR DEL TRANSPORTE PÚBLICO".**