

PROBLEMATICA DE LOS REGULADORES DEL
TRANSITO URBANO DE LA CIUDAD DE
BARRANQUILLA COMO PRODUCTO
DE LOS ELEMENTOS SOCIO
ESTRUCTURALES DE LA
SOCIEDAD COLOMBIANA

ASIS PAYARES MARVILA MARIA
SOLANO PINEDA CARMEN ESTHER

Trabajo de Grado presen
tado como requisito para
optar el título de:
TRABAJADORA SOCIAL

Asesor: Dr. LUIS HOYOS

BARRANQUILLA

CORPORACION EDUCATIVA MAYOR DEL
DESARROLLO SIMON BOLIVAR
FACULTAD DE TRABAJO SOCIAL

1.9 8 8

CORPORACION EDUCATIVA MAYOR DEL DESARROLLO
SIMON BOLIVAR
FACULTAD DE TRABAJO SOCIAL

CUERPO DIRECTIVO:

RECTOR :	Dr. JOSE CONSUEGRA H.
SECRETARIO GENERAL:	Dr. RAFAEL BOLAÑOS
DECANO FACULTAD :	Dr. JORGE TORRES D.
SECRETARIA ACADEMICA :	Dra. MARIA TORRES
VICEDECANO ;	Dr. CARLOS OSORIO
ASESOR:	Dr. LUIS HOYOS

BARRANQUILLA, 1.988

Hecha la deliberación el Jurado
resolvió conferir la calificación
de:

APROBADA

Presidente del Jurado

Jurado

Jurado

Barranquilla, Mayo 1. 988

DEDICATORIA

A mis hijos razón de este esfuerzo que hoy culmino . . . A mi esposo "seguridad y apoyo en mis empeños" . . . A mis Padres por sus ejemplos y su inacabable amor . . . A todos ellos a quienes muchas veces privé de mi presencia, cuidados y atenciones para dedicarme a este estudio.

KARMEN

DEDICATORIA

A mi hermana y mis padres a quienes profeso el más profundo de mis respetos, y admiración, por su tenacidad para afrontar y superar los escollos más difíciles de la vida. A ellos con todo mi amor.

MARVILA

AGRADECIMIENTOS

Reiteramos nuestros más sinceros agradecimientos a todos los reguladores del Tránsito Urbano de la Ciudad de Barranquilla su especial disposición para atender nuestros requerimientos en el desarrollo de este trabajo investigativo, y de manera muy especial al Jefe de Control y Vigilancia de este Gremio. Señor Martín Sierra.

Así mismo para todas aquellas personas y amigos que aportaron su valiosísima colaboración a la realización de este estudio.



TABLA DE CONTENIDO

	Págs.
INTRODUCCION	1
CAPITULO I	
1. GENERALIDADES SOBRE EL TRANSPORTE	4
1.1 DEFINICION	4
1.2 BREVE INFORMACION SOBRE EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE A TRAVES DE LA HISTORIA	5
1.3 VISION ACTUAL SOBRE EL TRANSPORTE EN COLOMBIA	11
1.4 RESEÑA HISTORICA SOBRE LA INTERVENCION DEL ESTADO COLOMBIANO EN EL PROBLEMA DEL TRANSPORTE	17
CAPITULO II	
2. INSTITUCIONES NACIONALES RESPONSABLES DEL TRANSPORTE URBANO	20
2.1 INSTITUTO NACIONAL DE TRANSPORTE (INTRA)	20
2.2 POLICIA VIAL	23
2.3 POLICIA URBANA DE TRANSITO	25

2.3.1	Comado	25
2.3.2	Comado Operativo	25
2.4	JEFATURA ADMINISTRATIVA	26
2.5	EQUIPO Y ELEMENTOS PARA EL SERVICIO	29
2.6	ELEMENTOS PARA LA TRIPULACION	32

CAPITULO III

3.	PROBLEMATICA ACTUAL DE LOS REGULADORES DEL TRANSITO URBANO DE LA CIUDAD DE BARRANQUILLA	34
3.1	MARCO HISTORICO SOCIAL E INSTITUCIONAL	36
3.2	BIENESTAR SOCIAL DEL GREMIO DE REGULADORES	44
3.2.1	Aspectos Generales del Grupo Básico.	47
3.2.2	Problemas Económico Social	54
3.2.3	Situación Socio Laboral del Regulador	57
3.2.4	Aspecto Económico Familiar	59
3.2.5	Nivel Educativo	60
3.2.6	Aspecto Salud	63
3.2.7	Aspecto Vivienda	63
3.2.8	Nivel de Recreación	64
3.3	EL REGULADOR DEL TRANSITO Y SU INSERTACION EN LA ESTRUCTURA COMUNITARIA	65

CAPITULO IV

4.	EL TRABAJO SOCIAL Y LA PROBLEMATICA DE LOS REGULADORES DEL TRANSITO URBANO EN LA CIUDAD DE BARRANQUILLA	68
4.1	VISION FUNCIONES, TAREAS Y MANEJOS DE RECURSOS DEL TRABAJADOR SOCIAL FRENTE A LA PROBLEMATICA ESTUDIADA.	69

4.1.1	Funciones	72
4.1.2	Alternativas de Acción del Trabajo Social Frente al Problema de los Reguladores del Tránsito Urbano de la Ciudad de B/ quilla.	74
4.1.3	Propuestas	75

BIBLIOGRAFIA

ANEXOS



INTRODUCCION

El trabajo que hemos realizado recoge elementos de información de gran importancia, permitiendo mostrar la situación real que viven los reguladores del tránsito Urbano de la ciudad de Barranquilla. En sus aspectos laborales, socioeconómicas, educativos, recreativos, etc.

La información que hemos adquirido a través de este estudio nos ha mostrado con claridad las contradicciones de un sistema clasista como el nuestro, donde las políticas sociales no apuntan hacia la internalización ni solución de los problemas existentes, lo cual trae como consecuencia no sólo la marcha espontánea, desorganizada y sin control de los problemas, sino también su complejidad diaria, tal como suele suceder con los reguladores del tránsito del departamento del Atlántico; en el estudio hemos involucrado la intervención del trabajador social como profesional comprometiendo en la conquista de mejores niveles de vida de grupos y colectividades.

Ensayos investigativos como este, constituyen recursos valiosos en la medida en que transmiten inquietudes para que temas como este sean estudiados y mirados con detenimiento así como lo exigen sus situaciones y condiciones internas afectando no sólo al gremio de los reguladores sino a todos los que de una u otra forma tienen que ver con el tránsito Urbano.

Los objetivos de este trabajo están centrados en:

1. - Estudiar la situación social y laboral de los reguladores del tránsito Urbano de la ciudad de Barranquilla para determinar la relación de los factores sociales, políticos y económicos que lo determinan.
2. - Estudiar el Marco Social e Institucional que encuadra la situación del regulador del tránsito Urbano.
3. - Determinar a través de una postura crítica los problemas, las causas y carencias que afectan al gremio de los reguladores de tránsito con la finalidad de buscar el mejoramiento de su nivel de vida.

Los capítulos orientan el problema así: En el primer capítulo rese

ñamos una breve información sobre la evolución del transporte, la situación actual del mismo y la intervención del Estado Colombiano en el problema del tránsito Urbano. En segunda instancia destacamos las Instituciones Nacionales responsables del manejo, control y vigilancia del tránsito Urbano y Terrestre.

El tercer capítulo abarca toda la problemática en sí que ha circunscrito a la marginalización total del gremio de reguladores del tránsito Urbano. En él resaltamos críticamente el Bienestar social general de este gremio, su nivel de vida, educativo, económico familiar, niveles de salud, etc., al igual que las características de su inserción en la estructura comunitaria.

Por último recogimos en un cuarto capítulo, las funciones, tareas y manejo de recursos del trabajador social frente a la problemática estudiada, al igual que la presentación de diversas alternativas y propuestas del trabajador social.

Las limitaciones que tuvimos en la realización de este estudio estuvieron centradas en la falta de documentos, pues son muy escasos los textos que hacen este tratamiento como así también la escasez de estudios serios y actualizados sobre este particular. En este sentido creemos que nuestro estudio constituye un aporte de gran valor.

C A P I T U L O I

1 . GENERALIDADES SOBRE EL TRANSPORTE

1.1 DEFINICION

El transporte etimológicamente es la acción y efecto de transportar se. Siendo el transporte un servicio público, está regulado por disposiciones legales .

Desde el punto de vista económico el transporte es el factor que hace posible la distribución de productos situándose en un lugar intermedio entre la producción y el consumo.

El transporte crea vínculos de solidaridad entre pueblos, realiza la integración en los ámbitos Nacionales e Internacionales. Sin transporte no es posible el intercambio comercial. El desarrollo urbano opera sobre los medios de transporte que delimitan las zonas residenciales, comerciales e industriales en las ciudades, que fomenta las llamadas ciudades satélites para descongestionar en grandes urbes.

1.2 BREVE INFORMACION SOBRE EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE A TRAVES DE LA HISTORIA

Se podrá recordar que inicialmente el hombre utilizó su cuerpo para satisfacer sus necesidades de Transporte: Los pies para ir de un sitio a otro, la espalda o la cabeza para transportar un objeto cualquiera hacia un sitio determinado. Más tarde utilizó a los animales para esta actividad, enseguida las balsas y canoas en los ríos, las velas en los mares aprovechando las direcciones de los vientos. Avanzada la historia aparece también la caldera de vapor, que se empleó primero en el transporte Marítimo de cabotaje y en el fluvial y luego en los ferrocarriles.

En el siglo XX el motor de explosión de combustión interna irrumpe con el automotor y el avión. En nuestra vida social y económica tiene múltiples manifestaciones: Abre a la Industria y al Comercio nuevos mercados, contribuye a la urbanización de las ciudades, abarata la producción, valoriza las tierras, coloniza regiones lejanas, crea vínculos de solidaridad entre los pueblos. En fin realiza la integración en los ámbitos Nacionales e Internacionales. Sin transporte no sería posible el intercambio comercial. El desarrollo urbano opera sobre los medios de transporte, que delimitan las zonas residenciales, comerciales e industriales en las ciudades. A -

mediados del siglo XIX muchas de las principales rutas terrestres del país debían ser transitadas por cargadores humanos (tercios) en razón de que su mal estado impedía el paso de mulas u otras bestias de cargas. Durante épocas lluviosas muchos senderos eran practicamente inutilizables aún por cargadores humanos.

En 1.850 el atrazo del sistema de transporte fué una verdadera barrera al progreso económico Colombiano. La gradual renovación de dicha barrera a través de sucesivas inversiones e innovaciones que redujeron los costos del Transporte se constituyó en el elemento crucial para el logro del desarrollo durante los años anteriores y posteriores a 1.930.

Las mejoras en los transportes fluviales antecedieron a las regiones en el transporte terrestre por varios decenios, quizas por medio siglo. Como consecuencia las tierras bajas cercanas a los ríos navegables estuvieron más ligados al mundo exterior en los años comprendidos entre 1.860 y 1.910 el resultado fué una expansión del comercio aún antes de la construcción de los ferrocarriles. La distancia efectiva entre las ciudades se hizo relativamente grande en comparación con dicha distancia entre cada ciudad y el mundo exterior. Por lo tanto el comercio interno se enfrentó a crecientes costos relativos del transporte en comparación con el comercio In

7
Internacional.

Esta tendencia fué adjudicada por los ferrocarriles ya que todas las líneas fueron construídas para facilitar el Comercio Exterior en vez del Interno. Bogotá y Medellín no fueron conectadas por un servicio directo de ferrocarriles sino hasta 1.960 durante la segunda mitad del siglo 19, las innovaciones en el transporte efectivamente adoptadas por el país estuvieron sesgadas a favor del Comercio Exterior e incrementaron la dependencia de la Nación en las vicitudes de los mercados Mundiales.

En 1.875 la deficiencia en el transporte fué el responsable en gran parte del pobre desempeño de las exportaciones, como fué el caso del golpe que recibió la economía Nacional cuando la demanda por tabaco decayó subitamente, ya que esta economía dependía solamente de ese producto para el suministro de una gran parte de sus divisas.

Sin embargo, a partir de 1.905 el Gobierno Colombiano también había comenzado a hacer inversiones en un sistema de carreteras con el objeto de reducir los costos de Transportes para el país y de expandir el tamaño de los mercados. Es posible que estos avances hayan tenido un impacto aún mayor que en los ferrocarriles sobre

el ritmo de desarrollo Colombiano. El partido Liberal subió al poder en 1.930 y prometió reformar el sistema de Transporte para tipos de transportes.

En 1.947 según estos estimativos las carreteras del país movilizaban un mayor volumen de tráfico inter-urbano que los ferrocarriles ciertamente a partir del decenio de 1.930 los ferrocarriles tendieron a desempeñar un papel secundario en el sistema de transporte del país, las exportaciones de café y los avances en el sistema de transporte estuvieron ligados muy estrechamente.

El transporte público por autobús o microbús al igual que el de taxi se incrementa en Gran Bretaña y Europa desde comienzos del siglo XX. De ahí bien pronto se irradia a toda América y el resto del mundo. El transporte público se constituye en una necesidad sentida de la población no sólo en Colombia sino a nivel general. El proceso desigual del capitalismo subdesarrollado en América Latina incide para que tal, como acontece en Colombia concretamente el transporte y sus diversas exposiciones deje de ser un lujo para convertirse en una necesidad. En antaño quien se movilizaba en taxi, quien era propietario de él, era considerado de la clase alta.

Para hablar de la historia de nuestro transporte, hay que remontarnos obligatoriamente al proceso de descubrimiento, conquista y colo

nia de América y dentro de ella la provincia de Cartagena de Indias (de la cual Barranquilla hacia parte para esta época) llegaban diversos tipos de embarcaciones desde Europa, lo que facilitó el diseño de ellas en nuestras tierras.

El desarrollo comercial de Colombia (Antiguamente Nueva Granada) en los siglos XVII y XVIII permitió que se diseñaran las primeras vías de Transportes que fué la ferrea a la vez que por las vías, las personas se transportaban en bestias y luego en coches tirados por estos. El ferrocarril en la Costa Atlántica fué el primero que después del de Panamá se construyera en nuestro territorio y que indica la forma como el transporte se inició en la zona Norte Colombiana.

En el siglo XIX ya en proceso de Independencia Barranquilla pertenece al denominado Departamento de Cartagena y luego de Bolívar, el viraje que toma la economía a partir de ese siglo va a facilitar que se implanten técnicas que contribuyen al desarrollo infraestructural.

En el año 1.871, cuando el Puerto Marítimo estaba en desarrollo (Sabanilla y Puerto Colombia) se implementó la comunicación ferrea de Barranquilla con Sabanilla mediante el ferrocarril KOEMIG

WI LHELM de la compañía LLEYD Norte Germánico una entidad Alemana que fué la encargada de proyectar el transporte en nuestro territorio facilitándose el comercio en toda la región.

Con este ferrocarril quedaron de hecho zanjadas las dificultades de la comunicación entre el Puerto Fluvial y el Marítimo que, como se sabe hasta entonces todo se hacía por el Canal de la Piña y al haber dado al servicio público bastó para que se cumpliera en realidad la condición de Puerto habilitado que de años atrás había concebido Compañías Extranjeras que habían el tráfico con Cartagena y de preferencia con Santa Marta comenzarán a establecer su escala en Sabanilla. (1)

El 15 de Marzo de 1.873 se dió inicio al servicio público popular el coche denominado Guacal, así se dieron las bases para la organización de la Compañía de Omnibús de Barranquilla, integradas por varios comerciantes de la ciudad, teniendo como finalidad procurar que los habitantes de la ciudad contasen con vehículos de locomoción en forma rápida.

En el transporte se refleja la división clásica así: Los coches elegantes y lujosos eran tirados por dos parejas de caballos recorrien

1

De La ESPRIELLA, Alfredo. 75 años del Departamento del Atlántico, publicaciones comerciales, limitada, Barranquilla, Agosto de 1.975, pág.9

do la ciudad desde el Centro hasta la parte denominada A bajo, donde tenían asentamientos empresas de transportes fluvial y terrestre. El Tranvía, el Guacal, los asnos y los carros de mulas se constituyen para esa época en la fuente del transporte popular pues la incursión de automotores ya anotadas es básicamente en la clase pudiente, siendo los primeros de ellos los vehículos Ford y Reo.

El Río Magdalena se constituyó en el medio para que se implementara la navegación fluvial que va a comunicar a Barranquilla con diversas regiones de la Costa Atlántica con el interior del país.

Fué en Barranquilla que por primera vez se elevó un avión contribuyendo para que en el año 1.919 se fundase la Sociedad Colombo-Alemana de Transporte Aéreo SCADTA.

El auge de tráfico automotor en Barranquilla incide para que en año 1.926 se instalen señalamientos de tráfico accionados por policías con la leyenda pare o siga.

En 1.937 se da la modernización del servicio del Transporte Urbano.

1.3 VISION ACTUAL SOBRE EL TRANSPORTE EN COLOMBIA

El transporte es una condición necesaria pero no suficiente para lo

grar el desarrollo, las vías de comunicación no son por sí mismas el desarrollo, pero no se concibe este sin la extensión de aquellas. El sistema de Transporte Colombiano ofrece un servicio ineficiente y poco confiable está tecnológicamente muy atrasado y ha sido un freno al proceso de desarrollo. Por esta razón todo avance logrado en el sistema ha sido siempre seguido de un salto en el desarrollo económico. Recordemos como la construcción de ferrocarriles entre 1.885 y 1.934 permitió el avance de la economía exportadora de café que facilitó el posterior despegue de la Industrialización en el país. La construcción de la red vial Nacional acometida en los años 50 hizo posible el rápido crecimiento económico en las 2 décadas siguientes. Los distintos medios de transporte no han actuado en forma integrada dando así origen a una competencia ruinosa que no ha permitido aprovechar las ventajas relativas de cada uno. Esta competencia destructiva ha reducido a niveles insignificantes de utilización medios de transportes tan importantes como el ferrocarril y el fluvial. No existe una coordinación Estatal que oriente los diferentes medios de Transportes hacia la búsqueda de un sistema integrado que optimice el proceso de movilización entre el origen y el destino. Los esfuerzos realizados en el país para construir su infraestructura de transporte se han concentrado en la Zona Andina, mientras que extensas regiones del territorio patrio siguen dependiendo de medios primitivos de transporte que por su poca confiabi

lidad y altos costos de operación han emprendido su integración a la economía Nacional .

En pleno siglo XX tres cuartas partes del territorio Nacional viven todavía en la prehistoria económica y social porque aún no ha entrado la rueda como elemento de desarrollo. Podría decirse que las carreteras se han construido con el propósito de ensartar diversos núcleos de población y poco se han aprovechado su enorme potencial como acreadores de polos de desarrollo los vehículos de transporte Urbano, las Empresas y los procedimientos operacionales que se emplean en Bogotá, Medellín, Cali o Barranquilla son idénticos a los que se utilizan en Pasto, Girardot, Aguadas o Yolombó, es decir que la escala de la demanda no ha implicado en Colombia soluciones diferenciales al problema del transporte Urbano.

Parece ser que los Colombianos estamos condenados a resignarnos al mal servicio en el transporte. Bien, si se trata del servicio terrestre, nuestras vidas estan en manos de Empresarios y Trabajadores irresponsables que en cualquier momento disponen de la vida e integridad de los pasajeros sin ningún reparo. Bien, si se trata del extinto (casi) transporte por tren que no garantiza cumplimiento y ni de que hablar del medio más sofisticado, costoso, moderno: el avión.

Resulta un completo caos el transporte en el país. Los empresarios no han tomado conciencia de estar manejando empresas que deben tener toda una estructura administrativa, empleando unos sistemas de operación a decir verdad sencillos que sean capaces de garantizar un buen servicio. Cómo es posible por ejemplo que buses de diferentes empresas cubran a estas alturas de la vida - una misma ruta a la misma hora ?

Desde luego los problemas no se dejan esperar. Por un lado la ocupación de sillas necesariamente se reduce a la mitad para cada Empresa, elevando el costo promedio por pasajero transportado. De otra parte la quema del centavo. Esta fatídica guerra no se hace esperar, puesto que cada operario se ve obligado a buscar una ocupación plena de su equipo para maximizar sus beneficios a costa de su propia integridad, en otras ocasiones es tal la cantidad de pasajeros que cada unidad rodante debe transportar que hasta en la bodega acomodan a los pasajeros forzando las máquinas y desde luego poniendo una vez más en peligro la vida de sus pasajeros. Es un abuso de los empresarios de transporte terrestre además vender pasajes en ciertas épocas de gran congestión a destinos finales y no a destinos intermedios. Resulta de tal manera que el usuario se ve forzado a pagar una tarifa que no está de acuerdo con el servicio que se recibe, configurándose en la práctica un "acaparamiento y especulación" ya que se debe pagar a un mayor valor por su servi

cio tal como si se tratara de pagar un mayor valor por un producto debido a la escasez. Esta práctica de las empresas es ilícita y censurable pero el usuario es impotente para reclamar puesto que no tiene ninguna garantía. Y que decir de los seguros que cubren a los viajeros terrestres. Es una ridiculez, cómo es posible que en caso de accidentes los pasajeros no cuenten con un seguro que cubran los gastos que se derivan de este suceso ? En la actualidad, si lo hay las cifras recogidas son raquíticas. Qué buen negocio para la compañías de seguros si es que las empresas de transporte tienen realmente contratada una póliza de seguros.

Cuántos millones de personas son transportadas anualmente pagando en su pasaje una prima y cuánto es el monto del seguro pagado por accidente ? es para nosotros un misterio, sin embargo las cifras deben ser significativas. Del transporte por tren o fluvial no se puede hablar ya que son modalidades extintas en nuestro país, a pesar de ser los medios más económicos. Estan en completo abandono y no funcionan a pesar de que el déficit de gasolina tiende a aumentar todos los días por el incremento en el consumo automotor.

Las empresas aéreas Colobianas se destacan por su incumplimiento e irresponsabilidad frente al usuario. En primer lugar el costo de un pasaje es algo prohibitivo para la mayoría de los Colombianos tanto en rutas Nacionales como en Internacionales. Es eviden-

te que cuesta más un pasaje a Bogotá - Nueva York que Nueva York, sin ninguna justificación, ejemplo que deja ver a las claras que existe algún desajuste en el sistema de tarifas Internamente es imposible hacer la comparación no obstante las rutas domésticas en otros países con trayectos más largos que en rutas internacionales suelen ser menos costosas que las rutas Colombianas y como si esto fuera poco en Empresas aéreas Nacionales no tienen el menor reparo en concederle el vuelo a un pasajero a última hora por que sí. No es extraño llegar a un aeropuerto y tras una cola interminable oírle decir al empleado que se encarga de hacer los despachos "que pena no hay cupo" o "que pena su cupo está cancelado". Sin embargo - muchas veces los aviones viajan con butacas desocupadas y las empresas se quejan de la falta de utilización de los servicios; pero tal vez lo más aberrante del servicio aéreo son las demoras. Cómo es posible que una línea aérea tenga a sus pasajeros esperando 5, 8 y hasta 36 horas en un terminal ? Muchos retrasos se deben a la falta de planeación de las Empresas. Resulta que un mismo avión debe cubrir diversas rutas y si en una de ellos se retrasa por cualquier motivo todo el sistema se ve afectado sin que la empresa tenga un plan alternativo que permita solucionar el problema. De esta manera, las empresas de transportes nacionales estarían condenadas a la desaparición en medio.

El empresario del transporte debe tomar conciencia del servicio que

presta y debe hacerlo de la mejor manera posible, ya que de hecho los daños que causa son incommensurables y a él también atañe. El desarrollo de una Compañía depende de la calidad de los servicios que entrega al consumidor y no por tratarse de oligarquía debe descuidarse al usuario. De esta manera nunca se alcanzará un buen producto y desde luego, los estados financieros de una u otra manera se verán afectados así se produzcan utilidades.

1.4 RESEÑA HISTORICA SOBRE LA INTERVENCION DEL ESTADO COLOMBIANO EN EL PROBLEMA DEL TRANSPORTE

El Estado Colombiano tan sólo en 1.905 comienza a hacer inversiones y a preocuparse por un sistema de carreteras, esta preocupación nace en las transformaciones que se dan tanto en el campo como en las ciudades debido al proceso de migración que se produjo durante todos estos años, los cuales modificaron la estructura demográfica y el desarrollo urbano de las ciudades. El intento de organizar este sector transportador data de la Ley 4a. del 1.907, el cual le dió facultades al gobierno para inspeccionar las empresas de conducción y fijarles sus tarifas. Esta Ley se modificó 12 años más tarde con la Ley 52 de 1.919 el cual reglamentó por primera vez el transporte de carga, al año siguiente se promovieron decretos con el fin de regularizar la competencia que se venía presentando entre los mismos transportadores.

En 1.930 fué el Partido Liberal con su irrupción en el poder el que prometió reformar el sistema de transporte, este partido solicita facultades legales al Congreso para reorganizar el transporte; siendo su acometida el de formular la primera política Nacional del transporte. Este programa fué aprobado por el Congreso en 1.931, pero los buenos deseos, toda la magnitud de la estrategia política quedó a medias ya que el Partido Liberal no llegó ni a la tercera parte de su plan, aún cuando dejó algo a su favor : La innovación y los deseos de acabar con la tendencia de 80 años de favores al Comercio Exterior en detrimento del Comercio Interno.

La década del 40 al 50 expresa una preocupación del Estado Colombiano por sistematizar el valor que el transporte varía generando en el impulso de la economía Nacional. El art. 121 de la Constitución Nacional permitió al Gobierno entre 1.948 y 1.958 legislar varias disposiciones que lograron incidir en la evolución del transporte, como es el caso del Decreto 826 de 1.954 en donde se le dió el carácter de servicio público y se le adscribió al Ministerio de Fomento, hoy de Desarrollo.

La Ley 15 de ese mismo año le dá mayor apoyo al Gobierno Nacional para intervenir en la Industria del transporte, acentuándose el criterio de que el transporte es un servicio público y de que la responsabilidad compete al Estado.

Estos mismos intentos de darle control jurídico y demostrar el Estado como el obligado a responder por la organización del transporte ante las masas y la propia economía del país, nos permite ver la evaluación histórica del propio sector.

Todo este marco socio-económico fué necesario para que el transporte se afianzara y se mostrara su relación directa con la economía. Ante esta necesidad es como el Estado Colombiano intenta desde una normalización a la anarquía reinante y le va defiriendo pautas en su proceso de intervención que le lleven a una vigilancia jurídica como sector económico. En 1.963 se expidió el reglamento de tránsito terrestre y un año más tarde nace la corporación financiera del transporte. Este afán de intervención del Estado en este sector se caracteriza con la creación del Intra.

Consideramos oportuno resaltar que desde su origen el transporte careció de planeación, creció disperso, en el interior de la economía Nacional donde no han bastado las intenciones de regular que tiene el Estado sobre este sector para determinar su racionalización como servicio público que a diario incide en la vida económica del país y que fué, sigue y seguirá siendo caótica.

C A P I T U L O I I I

2. INSTITUCIONES NACIONALES RESPONSABLES DEL TRANSPORTE URBANO

2.1 INSTITUTO NACIONAL DE TRANSPORTE (INTRA)

Es un Organismo Público del orden Nacional, con personería Jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio e independiente, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transporte. Fué creado el 24 de Mayo de 1.968 a través del Decreto No. 770 por el Presidente de la República Colombiana en uso de sus facultades extraordinarias que le confiere la Ley 65 de 1.967.

El objetivo principal es la planeación, dirección y ejecución de las políticas del Estado en materia de transporte y tránsito terrestre automotor, en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Transporte.

Para desarrollar adecuadamente las funciones anotadas y necesarias para el desarrollo del transporte urbano, el Intra adelanta investigaciones, análisis y comprobación de

de los factores que afectan la prestación del servicio público del transporte automotor, uno de tales factores son los accidentes de tránsito propiamente dicho y siniestro automoviliario. Este organismo tiene a su cargo por medio de la policía vial Nacional las direcciones e inspecciones de tránsito y todo lo relativo a la inspección, vigilancia y control y seguridad del servicio del transporte terrestre en las vías públicas.

Normas legales que rigen al Instituto.

1. - Expedir el reglamento del Transporte de Tránsito terrestre Automotor y procurar por su debido cumplimiento.
2. - Estudiar y recomendar en planes y programas que en materia de transporte y tránsito terrestre Automotor debe presentar al Gobierno Nacional, así como sugerir las reformas correspondientes.

Funciones.

Todas aquéllas funciones que se relacionen con la organización y funcionamiento del Instituto, tanto en su aspecto administrativo, como técnico y operativo así como:

- Expedir y celebrar contratos en forma directa cuando la cuantía así lo permita, de lo contrario requiere aprobación de la Junta Directiva o del Ministerio de Obras Públicas y Transporte.
- Cumplir y hacer cumplir los estatutos del Instituto.
- Ejecutar los acuerdos emanados de la Junta Directiva.
- Proponer a la Junta Directiva la organización administrativa del Instituto.
- Otorgar, renovar o conceder las licencias de funcionamiento a las Empresas de transporte terrestre automotor.
- Dictar las providencias de asignación, modificación o cancelación de las rutas y horarios a las empresas de transporte terrestre automotor.
- Representar al Instituto cuando este posea acciones en sociedades de Economía Mixta.



2.2 POLICIA VIAL

Creada por el Decreto 2826 del 25 de Octubre de 1.955 . Es un cuerpo especializado de la Policía Nacional y adscrito al Instituto Nacional del transporte.

La Policía Vial cumplirá las siguientes tareas en desarrollo de las funciones que le corresponden:

- Vigilar el tránsito terrestre en las carreteras del país.
- Cumplir y hacer cumplir las normas del Código Nacional de tránsito y ejecutar las ordenes y comisiones que le encomiende el Concejo Nacional del tránsito y demás autoridades del tránsito.
- Vigilar el cumplimiento de las disposiciones del Ministerio de Obras Públicas en lo referente al uso de las vías Nacionales y terrenos aledaños a las mismas. A la realización, de mensiones y pesos de los vehículos.
- Prestar un buen servicio a los usuarios de las vías, a través de ayudas mecánicas, seguridad en las carreteras.
- Controlar el exceso de velocidad de los vehículos
- Rendir informes de los vehículos, y estado de las vías.
- Observar durante los patrullajes las obras en construcción, en-

sanche, mejoramiento o rectificación de caminos, comunicando por la vía correspondiente al Ministerio de Obras públicas, pues puede ocurrir que estén ejecutando sin la aprobación respectiva.

- Observar la conducción de aguas a lo largo de las vías públicas o conexas de los mismos o cuando estas cruzan los caminos, sin acueductos impermeables o cubiertos, comunicando por el conducto establecido al Ministerio de Obras Públicas.
- Observar los lugares destinados a la explotación de canteras (arena , piedra etc). Cuando estos ofrezcan peligro para la circulación, tomando las medidas preventivas correspondientes y comunicando seguir lo establecido al Ministerio de Obras.
- Planificar y organizar los servicios de control y seguridad en las competencias deportivas (pedestres, ciclisticas, automovilísticas, etc.) y otras en las que se utilicen las carreteras previa coordinación con las entidades organizadoras.
- Colaborar con los retenes de pesaje, controles móviles, personal encargado del cobro de peajes, etc., con el fin de facilitar el cumplimiento de sus funciones.

- Observar la instalación en las inmediaciones de las vías públicas, de construcciones, árboles, carteles, etc, que puedan afectar la seguridad del tránsito o la buena presentación del lugar, comunicando la novedad al superior respectivo.

- Observar daños u obstrucción de carreteras, tomando las medidas preventivas del caso e informando la novedad al Ministerio de Obras Públicas.

2.3. POLICIA URBANA DE TRANSITO

El servicio Especializado de "POLICIA VIAL Y POLICIA URBANA DE TRANSITO", tendrá para su funcionamiento, la siguiente organización:

2.3.1 Comado.

- Ayuntía y relaciones con la Comunidad.
- Grupo de inteligencia y contrainteligencia.

2.3.2 Comando Operativo

- Sección de Planeación y Estadístico
- Estación Central de Policía Vial y Policía Urbana de Tránsito.
- Estaciones de Policía Vial y Policía Urbana de tránsito.

2.4 JEFATURA ADMINISTRATIVA

- Sección de Personal
- Sección Logística

Cada Departamento de policía tendrá una Estación de "POLICIA VIAL Y POLICIA URBANA DE TRANSITO", con sede en la ciudad Capital, dependiente del Comando Operativo de la Especialidad. La ejecución del servicio se realizará de acuerdo con la Policía Operativa fijada por el Comando del Servicio Especializado. La Estación central de POLICIA VIAL Y POLICIA URBANA DE TRANSITO, dependen del Comandante operativo del Servicio Especializado y tiene como función, capacitar y especializar al personal y prestar los apoyos a las unidades policiales. Para efectos disciplinarios, administrativos y de justicia penal militar, el personal de la especialidad se sujetará a la legislación que rige para el respectivo Departamento de Policía.

El Comandante de la Estación Central de "POLICIA VIAL Y POLICIA URBANA DE TRANSITO", tiene las atribuciones disciplinarias que corresponden a un Comandante de Estación. El Comandante Operativo y Comandante del servicio Especializado tiene, para el personal de la Estación Central y de la base del Comando, las atribu

ciones disciplinarias que ostentan el Comandante Operativo y Comandante de un Departamento de Policía. El personal de la Estación Central y de la base de Comando del Servicio Especializado depende, para los asuntos de Justicia Penal Militar, de la Inspección General de la Policía Nacional.

- Funciones.

- Corregir toda infracción que observe en los peatones y conductores sobre la seguridad y fluidez del tránsito.
- Atender los accidentes de tránsito dentro de sus atribuciones, cuando se produzcan en su jurisdicción y cuando tengan conocimiento, o por órdenes del Superior respectivo.
- Vigilar que los vehículos en circulación ofrezcan las debidas condiciones de seguridad.
- Vigilar que no se ejecuten trabajos cercanos a las vías que puedan provocar daños en las calzadas o en las obras viales.
- Iniciar la investigación de accidentes en el sitio donde se produzcan y de acuerdo con las atribuciones consignadas en el Código de Procedimiento Penal.

- Auxiliar a los conductores cuando se presenten daños menores en sus vehículos.
- Prestar la colaboración necesaria en caso de escoltas, persecución de delincuentes y en general en todas aquellas funciones asignadas a la Policía Nacional.
- Asumir el control y dirección del Tránsito en vías obstruídas o en casos de emergencia.
- Reportar al Superior inmediato los casos de importancia que le corresponda atender y en casos de delitos proceder a la detención de presuntos responsables, poniéndolos a disposición de las autoridades respectivas.
- Presentar un informe de actividades realizadas, al término del servicio correspondiente.
- Colaborar con las autoridades civiles, militares, de auxilio y socorro, en todos aquellos casos que requieran cooperación, especialmente en los aspectos de seguridad y fluidez del tránsito.
- Suministrar información a los usuarios cuando éstos lo solici-

ten.

- Tomar nota de los problemas de tránsito que se originen por mal estado de las vías, falta de señales de tránsito, deficientes.
- Colaborar con los retenes de pesaje, controles móviles, personal encargado del cobro de peajes, etc., con el fin de facilitar el cumplimiento de sus funciones.
- Observar la instalación en las inmediaciones de las vías públicas, de construcciones, árboles, carteles, etc., que puedan afectar la seguridad del tránsito o la buena presentación del lugar, comunicando la novedad al superior respectivo.
- Observar daños u obstrucción de carreteras, tomando las medidas preventivas del caso e informando la novedad al Ministerio de Obras Públicas según el procedimiento establecido.

2.5 EQUIPO Y ELEMENTOS PARA EL SERVICIO

La cantidad y clase de vehículos que debe poseer una Estación de Policía Vial y Urbana de Tránsito estará en relación con las nece

sidades del servicio en cada jurisdicción que la conforma; según se subdivida en rutas (vial) o zonas (urbana) operará en cada una de éstas con el siguiente material y equipo:

a.) Dotación:

- Cuatro a seis motocicletas
- Tres a cuatro automóviles patrulleros
- Una Grúa remolque
- Una camioneta de Auxilio y rescate

b.) Elementos:

Los vehículos estarán dotados de lo siguiente:

1. Motocicletas

- Equipo de comunicaciones
- Extinguidor
- Botiquín de Primeros Auxilios
- Cinta Métrica
- chaleco reflectante

2.) Automóviles Patrulleros

- Equipo de comunicaciones
- Extinguidores
- Botiquín de primeros Auxilios
- Frazadas
- Triángulos de seguridad
- Linternas de mano.
- Chalecos reflectantes
- Máquina fotográfica
- Pintura blanca
- Cinta métrica
- Escoba de mano
- Camilla portátil

3.) Grúa Remolque

- Equipo de comunicaciones
- Extinguidor
- Botiquín de Primeros Auxilios
- Frazadas
- Cable de acero
- Escoba de mano
- Chaleco reflectante

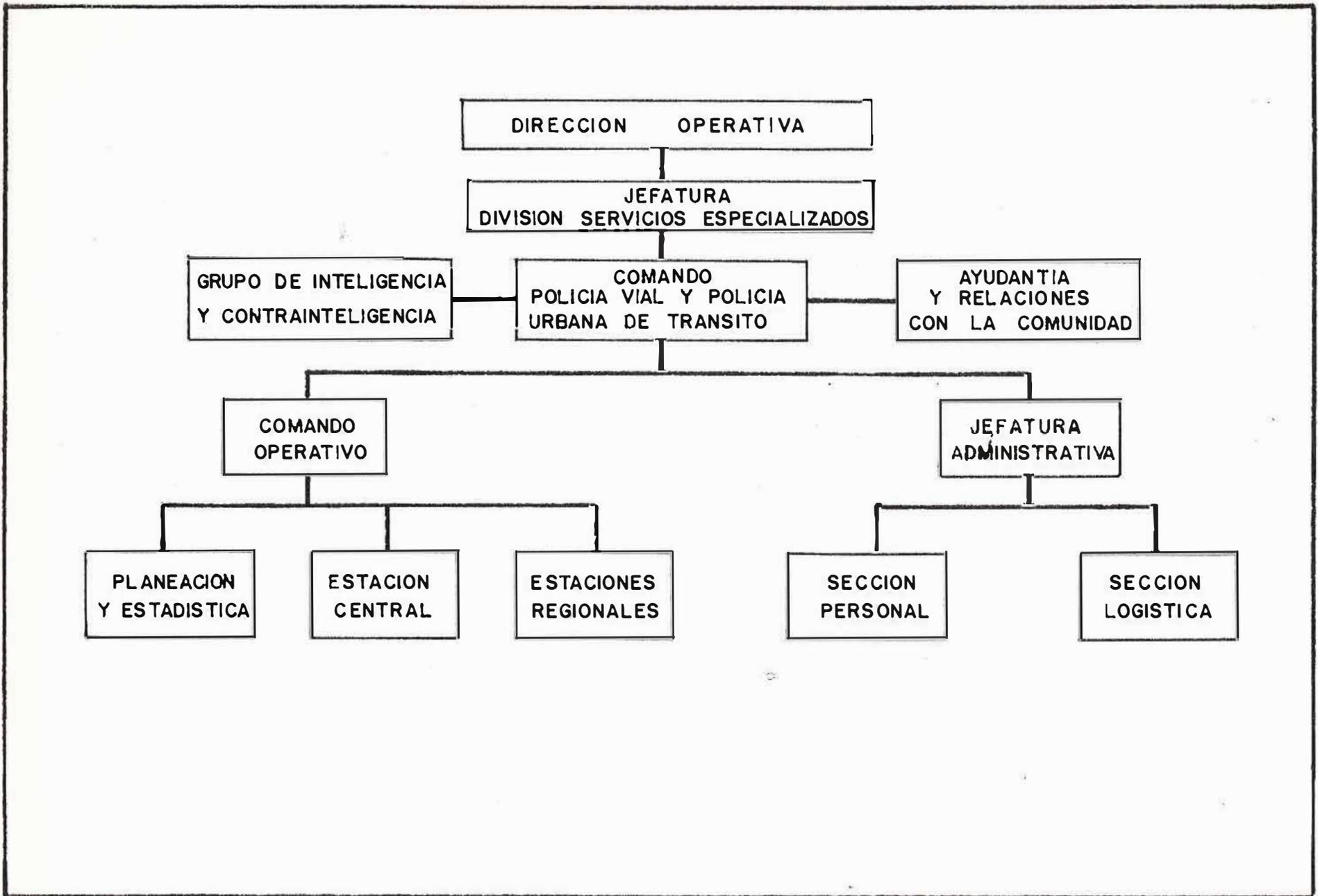
4.) Camioneta de Auxilio y Rescate

- Equipo de comunicaciones
- Extinguidores
- Botiquín de primeros auxilios
- Frazadas
- Camillas
- Señales: Alto- Pare - Despacio - Desvío, etc.
- Equipo reflectante
- Máquina fotográfica
- Pintura blanca
- Cinta Métrica
- Grúas portátiles
- Cable de acero
- Sogas
- Cadenas
- Oxígeno
- Escoba de mano

2.6 ELEMENTOS PARA LA TRIPULACION

Cada unidad de policía vial y urbana de tránsito en servicio deberá portar lo siguiente:

- Lapicero
- Silbato
- Reloj
- Libreta de Control
- Talonario de infracciones de tránsito
- Libreta de órdenes y consignas
- Libreta de captura de vehículos
- Armamento y munición reglamentarios
- Esposas de seguridad
- chaleco reflectante
- Manual de Procedimientos.



C A P I T U L O III

3. PROBLEMATICA ACTUAL DE LOS REGULADO RES DEL TRANSITO URBANO DE LA CIUDAD DE BARRANQUILLA

En el período 1.920 - 1.930, el aumento Comercial como Industrial en Barranquilla fué notorio, sobre todo en la actividad industrial al vincularse el capital extranjero en forma más decisiva, logrando con ello la acumulación acelerada de capital en la actividad comercial, - la expansión del mercado interno y el mejoramiento de las condiciones de vida urbana, bases de su futuro desarrollo Industrial. Este encuentra su momento coyuntural más propicio en la crisis Mundial de años 30, con la reorientación de la economía Nacional hacia la sustitución de importaciones. En este momento de transformación de su base económica la ciudad adecua su infraestructura a la nueva situación ampliando y mejorando la cobertura de los servicios públicos, la red vial y de transporte, los espacios y bienes de consumo comunitario y en general cualificando notablemente la calidad de su medio ambiente, convirtiendose en modelo de urbanización - para todo el país. La administración local responde a las expecta

tivas y aspiraciones del conglomerado social y éste a su vez participa activa y responsablemente en el proceso de transformación de su habitat urbano. Barranquilla se convirtió entonces en uno de los polos regionales de mayor desarrollo urbano Industrial, el cual trajo consigo en su crecimiento el fenómeno de la movilización de su gente trabajadora que en forma rápida crecía por las fuertes corrientes migratorias, con la llegada de las grandes olas migratorias de los años 50 Barranquilla inicia su largo período de decadencia. La ciudad desborda sus límites físicos, y la necesidad de planificar y administrar eficientemente el desarrollo urbano se hace cada vez más apremiante. El resultado ya conocidos por todos tiene sus manifestaciones en la marginalización de grandes sectores de la población, en el deterioro de los servicios públicos, en la extensión obligada pero ineficiente de las redes viales, en la descomposición social, la inseguridad.

El rápido desarrollo urbano Industrial que tuvo la ciudad de Barranquilla, produjo una gran demanda de transporte por parte de todo ese gran núcleo de fuerza laboral que necesitaba ser desplazado hacia sus lugares de trabajo. Esta circunstancia originó la creación de una Institución que se encargara de dirigir, controlar y vigilar y regular el tránsito Urbano. A partir de este hecho histórico surgió lo que hoy en día es el Instituto Departamental de trán-

sito y transporte del Atlántico.

3.1 MARCO HISTORICO SOCIAL E INSTITUCIONAL

En el Gobierno de Olaya Herrera y siendo Gobernador Juan Pablo Manotas se creó en Barranquilla la Inspección Municipal de tránsito que funcionaba perfectamente con tres empleados. Uno de los inspectores fué don Julio Gerleín Comelín quién trajo a Barranquilla los primeros semáforos eléctricos.

En 1.929 el día 3 de Marzo fué innagurado el primer faro de tránsito en Barranquilla e instalado en el cruce de la Calle de Jesús, Carrera 20 de Julio (hoy: Calle 37, Carrera 43) y esto constituyó un gran acontecimiento social y cívico, siendo Barranquilla la primera en poseer el moderno sistema de control de tránsito, al igual que las principales ciudades de los Estados Unidos.

En el año de 1.926 se instalaron en los cruces de Jesús 20 de Julio, Progreso, Cárcas, Libano y Cárcas, La María, unos señaladores de tráfico accionados por policías y consistían en paraguas grandes en cuya parte superior tenían un cuadro con las leyendas de "PARE" y "SIGA". Estos "Faros" de paraguas fueron sensación y atractivo turístico. Al Señor Julio Gerleín Comelín se le de-



be el haber gestado la Instalación del primer Faro de tránsito en esta ciudad y en Colombia. En ese entonces y recién llegado de los Estados Unidos fué nombrado Director de Tránsito, Ad-honorem.

Este Instituto tiene a su cargo lo relacionado con placas y licencias de conducción, además de la implementación y ejecución de programas de control tales como señalizadores, semaforización, vigilancia y determinación de las características de la circulación de la ciudad. Más tarde el tránsito Departamental pasa a ser una dependencia de la Gobernación, pero en 1.977, la Asamblea le dá el carácter de organismo descentralizado regido por una Junta Directiva.

Con el correr de los años y a medida que el desarrollo de la ciudad se fué incrementando y ésta fué expandiéndose más y más al tránsito Departamental se le fué acusando de ineficiente, de desorganizado, de "Cueva de Rolando", de "Nido de Burocrátas", y la mayoría de sus funcionarios han Institucionalizado lo que se conoce como el "Platilleo". La clase política del Departamento siempre ha mirado al tránsito con un excesivo apetito burocrático hasta convertirlo en un fortín de sus intereses electorales. Diferentes administraciones han tratado de rescatar la imagen de la Institución, bajo

la figura de la "reestructuración administrativa". Sin embargo la historia ha demostrado que la tal "reestructuración" sólo ha servido para fortalecer políticamente al Director de turno.

La junta Directiva del tránsito en la cual siempre ha sido mayoría los dirigentes políticos del Departamento ha sido un obstáculo para que fracasen los intentos de mejorar las condiciones financieras, administrativas y técnicas del Instituto. Cuando se dió el paso de convertir la Secretaría de Tránsito en entidad descentralizada llegó a la dirección del Instituto un hombre con ganas de trabajar: Alvaro Osorio Carbonell. Encontró un tránsito desorganizado, sin funciones y con excesiva burocracia. Allí por primera vez se habla de "reestructuración". Osorio Carbonell refaccionó las instalaciones del tránsito, dotó de implementos las oficinas, contrató la sistematización de las hojas de vida de los vehículos, desarrolló programas educativos de tránsito en todos los colegios, dió a los reguladores uniformes y radios de comunicaciones, estipuló un manual de funciones y fijo el organigrama del Instituto.

El tránsito como Instituto regulador del tráfico en la ciudad de Barranquilla, durante la citada administración, tuvo la oportunidad de fijar las bases para hacer el estudio de la red de semaforización de Barranquilla y se adelantó un programa de tráfico vehicular que

permitió el cambio de sentido de varias vías en el Centro. La situación del Instituto comenzó a tornarse insostenible hasta que el Intra Nacional intervino y comisionó al Abogado Alvaro Aguilera - Bolaños para que "pusiera orden en casa".

"Estoy aterrado de lo que he encontrado en el Tránsito dijo Aguilera, hay un deficit de \$77 millones y sobran más de 150 empleados". La deuda del Instituto con los empleados ascendía a \$29 millones y por eso el funcionario tuvo que solicitar permiso del Ministerio para reducir la nómina. Pero todo quedó en anuncio. La nómina siguió creciendo y llegó al tránsito el Arquitecto Hector Amaría. Para 1.984 la nómina del Tránsito costaba cerca de \$9 millones y las intenciones de la administración era rebajarla a sólo - 6 " Tengo que completar 150 destituciones para poder tener una nómina que el Instituto pueda cancelar dijo Amarís Piñeres, pero se necesitan dineros para pagar las liquidaciones". Amarís logró desvincular un total de 101 empleados del tránsito, pero estos fueron reemplazados por 224 supernumerarios que le costaban al Instituto más de \$25 millones al año. La autorización para la vinculación de los empleados supernumerarios fué dada por la Junta Directiva y ejecutada por el Director del Instituto. Por orden del Ministerio de Gobierno fueron dejados sin vigencia todos los contratos de los supernumerarios del tránsito y salió del Instituto Amarís Piñeres.

Con la llegada de Fuad Char a la Gobernación comenzó el cambio en todos los Institutos descentralizados del orden Departamental. Para iniciar la reestructuración en firme del tránsito y que no sólo fuera en el aspecto burocrático, sino también en el financiero y técnico, el Gobernador solicitó la intervención del Intra Nacional. De Bogotá enviarón al mayor Jorge Sanchez Barazarte. Después de dejar definida la salida de los 224 Supernumerarios el Director encargado del tránsito anunció una "verdadera reestructuración" conformando los comités técnicos, administrativos y financieros que analizarían estos 3 aspectos de la entidad. El poco tiempo que permaneció Sanchez en el tránsito no le permitieron terminar su trabajo. El Gobernador tuvo que comisionar a dos economistas de la Oficina de Planeación Municipal para que adelantaran el estudio de reestructuración que no culminó el representante del INTRA.

Este estudio puso al descubierto una serie de irregularidades en el Instituto y determinó que se debía elaborar un manual de funciones y reducir en más de un 50% la burocracia. Las recomendaciones de los funcionarios de Planeación fueron entregadas al Doctor Ricardo Ucnós Oviedo para que las aplicara en el tránsito. "Cuando yo llegué dijo Ucnós la nómina de tránsito ascendía a más de 11 millones con 351 empleados y en la actualidad la hemos reduci

do a 181 funcionarios.

Investigaciones periódicas concluyeron en que los destituídos por Ricardo Ucnós eran reemplazados inmediatamente por personas recomendadas por el representante Emilio Lébolo Castellanos, Jefe político del Director.

Una de las preocupaciones del nuevo Gobernador del Atlántico Gerardo Certañ fué la de recuperar la imagen del Instituto Departamental de Tránsito y Transporte, considerando las muchísimas quejas de los usuarios. Ante esta situación, incorregible por muchos años, el Gobernador contrató los servicios de unos expertos en transportes del Intra de Bogotá y Bucaramanga. Los expertos duraron 15 días analizando la situación del tránsito y las conclusiones llevaron al Gobernador a ordenar la reestructuración de la Institución, que de cumplirse tal como lo plantean los técnicos del Intra colocaría a la Institución entre las mejores de Colombia.

Los expertos del Intra de Bogotá y Bucaramanga encontraron una total desorganización administrativa, inoperancia funcional y total, carencia de controles fiscales en el tránsito, que se resumen así:

1. - No existe uniformidad de criterios en relación con los requisitos que debe exigirse para los trámites de documentos.
-

2. - No hay manual de funciones que permita delimitar la responsabilidad de cada uno de los funcionarios.
3. - No existe Manual de Trámites, lo que se generaliza en una anarquía en perjuicio del usuario.
4. - Se carece de una estructura administrativa, lo que contribuye al caos interno del Instituto.
5. - Se presenta un crecimiento desmedido de la burocracia que perjudica al fisco del organismo.
6. - Las instalaciones locativas son técnicas y operativamente deficientes.
7. - No hay archivo físico de documentos que ofrescan seguridad.

El estudio realizado por los técnicos del Intra recomienda la adopción de medidas correctivas a revitalizar y reordenar el tránsito del Atlántico.

En Materia Legal: Reformar el acto de creación del tránsito Departamental adscribiendo en lo posible a la Secretaría de Obras Pú

blicas (ya se cumplió). Debe promulgarse el Estatuto Organico del Instituto (ya se cumplió). Debe producirse de acuerdo de - Junta Directiva que establezca el Manual de Funciones a nivel de dependencias y de cargos (está pendiente).

En Materia Financiera: Debe darse estricta aplicación a las normas fiscales en lo atinente al presupuesto (pendiente). Debe capacitarse al personal que maneja las finanzas y aplicarse una auditoría de eficiencia para mediar su productividad por resultados de trabajo (pendiente). Debe revisarse los actuales mecanismos de recaudo, por cuanto la contraloría no está vigilando adecuadamente. Consideramos conveniente que las entidades bancarias hagan - este trabajo (pendiente).

En Lo Administrativo: Debe disponerse la reforma administrativa de la entidad ojalá acogiendo este modelo. Implantar la carrera administrativa que reportará amplios beneficios de estabilidad y tecnificación del empleado.

Implantar la sistematización. Eliminar el personal de reguladores y reemplazarlos por la policía. Reducción de la planta de personal a 110 empleados según esquema entregado.

3.2 BIENESTAR SOCIAL DEL GREMIO DE REGULADORES

Es notorio que en una sociedad dada las aspiraciones de algunos de sus integrantes son opuestas a las de otros, que la vida social está llena de contradicciones, que la historia nos muestra la lucha entre pueblos y sociedades, así como dentro de ellos mismos, la fuente de la que brotan esas aspiraciones contradictorias son las diferencias de posición y de condiciones de vida de las clases en las que se divide cada sociedad. La historia de todas las sociedades que han existido hasta nuestros días dice Marx en el Manifiesto Comunista, es la historia de la lucha de clases²; en una palabra opresores y oprimidos se enfrentan en secular antagonismo - unos con otros; mantuvieron una lucha constante, ya velada, ya abierta; lucha que siempre terminó con la transformación revolucionaria de toda la sociedad o el hundimiento general de las clases contendientes.

"El modo de producción de la vida material determina el proceso de la vida social, política y espiritual en general " ³.

2

MARX, Carlos. Manifiesto del Partido Comunista.

3

MARX, Carlos. Contribución a la Crítica de la Economía Política, Ed. La Carreta, 1979, P.8.

Siguiendo a Marx esta ley aparece como fundamental en el que hacer histórico de la sociedad y sus clases que la integran . Si se pretende buscar objetividad en el análisis se hace necesario considerar a la fracción social que labora bajo determinadas circunstancias de trabajo que la moldean y definen dentro del marco de su sociedad.

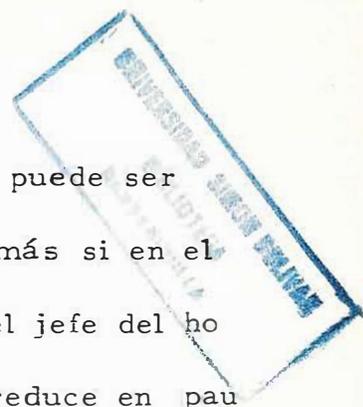
Es el caso del subsector del transporte urbano en que los agentes sociales que generan la riqueza para este subsector económico, a parecen como los más despotizados, individualistas y mal pagados de la clase proletaria Nacional.

El regulador del tránsito urbano es un reflejo del sistema que impera en dicho sector que lo ha creado así, con el objeto de mantenerlo en una aleación económica deprimente que hacen a estos grupos de trabajadores Colombianos diferentes a los demás, en cuanto a su salario y demás prestaciones extralegales.

El salario que es problema básico de todo grupo que labora, se hace peculiar en este gremio y en él se dan toda una serie de contradicciones. No existe un acuerdo tácito en cuanto a moldear un mínimo salario; el individualismo y clientelismo del político de turno asigna la remuneración que a él se le antoje, vaya acorde o no -

con sus capacidades y aptitudes.

El regimen salarial es un indicador directo de lo que puede ser el bienestar social del trabajador y su familia y aún más si en el núcleo familiar no se dan otros ingresos diferentes del jefe del hogar o de aquel que hace su papel; esta situación se reduce en pauperización porque no es sólo el ingreso el que ayuda a mantener un buen nivel de vida, sino también otras prestaciones extralegales que colaboran con la familia para que esta tenga acceso a bienes materiales que le faciliten su desenvolvimiento social. Sin embargo para el regulador del tránsito y para su familia les es muy difícil llevar una vida digna, a la cual se tiene todo el derecho. A duras penas puede subsistir, ya que su única fuente de ingreso fija y formal lo constituye el salario devengado en el Instituto. Después de él, no se tiene otra clase de derecho laboral extralegal, por lo tanto su status y nivel social es de lo más bajo y denigrante. Considerando la morosidad salarial, el regulador del tránsito se desempeña en la más completa desprotección salarial, prestacional y seguridad social. Al igual que su grupo familiar, muy a pesar de que hombre por el sólo hecho de su condición, tiene derecho a la seguridad social, concebida como la cobertura integral de sus contingencias y la garantía de los medios para el desarrollo pleno de su personalidad y su integración permanente en la co



munidad.

A continuación presentamos pormenorizadamente toda una serie de conflictos y contradicciones internas y externas que rodean el marco Institucional donde está ubicada la problemática socio-laboral, política y económica del regulador. Así mismo esa serie de factores mostrarán el grado de marginalidad en que se encuentra este grupo. Por ello esta situación problematizada no puede visualizarse bajo la única óptica de la mala imagen y desprestigio moral y social del gremio de reguladores. Se hace necesario analizarla como parte integrante y reflejo final de toda esa crisis estructural de nuestro sistema social imperante.

3.2.1 Aspectos Generales del Grupo Básico. Para entrar a analizar en la cualificación de las condiciones materiales de vida, de su fuerza de trabajo y en el bienestar social de este gremio, consideramos necesario haber realizado una descripción detallada de todas aquellas circunstancias y elementos que han incidido ostensiblemente en el buen funcionamiento del Instituto Departamental de Transporte y tránsito. Así mismo se hizo con el propósito de enmarcar todas aquellas causas y factores que desde la misma génesis del Instituto circunscribieron toda una serie de situaciones que sustentaron la descomposición social que hoy en día envuelve a este organis

mo y que desde siempre ha afectado a su personal de regulación, personal administrativo y a los mismos usuarios.

La problemática que envuelve al Instituto es la misma problemática que ha agudizado en grado alarmantes la situación socio-laboral de su gremio de reguladores. Son estos los que en última instancia reflejan por la proyección de su trabajo en la comunidad, la desorganización administrativa de la sociedad, su pesima imagen ante la opinión pública y su desprestigio total. Conceptuamos sin que con ello justifiquemos su proceder, que su comportamiento y conducta con los usuarios y la comunidad en general, no obedecen a iniciativas propias y particulares, son el producto de otros factores más serios que van del orden de lo económico, político y social, tales como, el pago atrasado de su salario, el cual recibe cada 3 ó 4 meses. En algunos casos, han habido hasta 9 meses que no se les paga. Es esta una de las razones fundamentales, por las cuales, según sus propias versiones, se ven obligados a practicar el "platilleo" como único remedio para subsistir tanto el como su familia. Si no les paga el Estado, tienen que buscarse la plata por otra parte.

En el tránsito Departamental todo es un caos total, No existe un control en la contabilización y pago de las prestaciones sociales.

Existen reguladores con más de 9 años de servicios continuos en la Institución. Nunca se les han cancelado sus vacaciones, intereses sobre las cesantías. Cuando se les vencen sus vacaciones obligatorias, son enviados a disfrutarlas sin cancelárselas. Por lo tanto quedan cesantes durante el tiempo que dure. En ese lapso tienen que ingeniárselas para subsistir al igual que su familia. Muchos de ellos prefieren no salir con tal de seguir vinculados al organismo, y poder recibir así su asignación mensual, atrasada a lo que sea, pero con la esperanza de recibirla algún día. Mientras ella llega, tienen el respaldo de estar laborando con esta entidad, y la garantía de obtener un ingreso, que en muchos casos proviene del "platilleo", ante esta situación este Instituto nada puede hacer o no desean solucionar esta problemática, puesto que su iliquidez total no le permite cubrir una deuda laboral que supera el orden de los 75 millones. Esa deuda incluye tanto las prestaciones sociales de las personas que han sido desvinculadas como los sueldos que se dejaron de pagar en administraciones pasadas. Por ese motivo en un momento de total iliquidez financiera como esta, no se puede irresponsablemente proceder a desvincular al personal tanto de reguladores como el de otras dependencias, sin contar con las garantías necesarias para pagar las prestaciones sociales o ese personal que se tiene que desvincular.

Los reguladores se han constituido en un habitual punto de discusión ya que los usuarios los señalan como sus "perseguidores", porque muchas veces los presionan exigiéndoles dineros por supuestas o reales infracciones de tránsito. Por tal motivo, el Director Arzuza decidió el 28 de Mayo de 1.987 retirar a los reguladores de las calles manteniendolos en las Instalaciones del Tránsito. Pidió al Comandante de la Policía que ordenara a sus agentes prestar labores de regulación para impedir que continuara poniéndose en práctica el "platilleo", y le solicitó además que tuviera a aquellos reguladores que estuviesen imponiendo órdenes de comparendo en cualquier sitio de la ciudad, ya que tal labor les está vetada por el momento. Las deudas del tránsito superan los 170 millones de pesos. De los cuales se deben por concepto de sueldos de Marzo/88, 11 millones 500 mil pesos, por intereses sobre la cesantía, 1 millón 800 mil pesos, por sueldos correspondientes a 1.986, 35 millones de pesos por prestaciones sociales desde 1.986, 40 millones de pesos.

La Gobernación del Departamento, cuando estaba al frente de ella Gerardo Certain Encinales, atendiendo una recomendación de los técnicos del Intra de Bogotá y Bucaramanga ordenó declarar insubsistente a 40 reguladores del tránsito Departamental, reemplazándolos por 80 agentes de la policía Nacional para que cumplan con estas-

funciones en todos los sectores de la ciudad. Lo anterior con la finalidad de convertir al Instituto Departamental en "algo eficaz, agíl y sobre todo que le preste sus servicios a la comunidad", Para concretizar esta desvinculación Gerardo Certañ anunció que el Departamento ofrecería 35 millones de pesos para la cancelación de prestaciones sociales y sueldos atrasados a los 40 reguladores que fuerón desvinculados de la entidad. El mandatario seccional dijo que una vez que sea reestructurado el Instituto, seran vñculados 30 reguladores, que seran capacitados previamente en la Escuela de Policía Antonio Nariño. "Estos reguladores deberan ser por lo mínimo bachilleres, ya que actualmente se encuentran vñculados unos agentes que no saben ni escribir y cuando presentan sus informes, no se sabe si lo hacen en chino o en otro idioma "dijo: Con la desvinculación de los 40 reguladores agentes solamente quedaran los reguladores motorizados encargados de regular el tránsito en casos urgentes, levantar croquis, o presidir ceremonias sociales".

Investigaciones demostraron que los "platilleros" que molestan a la ciudadanía, a juicio del Gobernador: Gerardo Certañ no son los reguladores. "Estos son particulares que un exdirector les dijo que vistieran los uniformes de los reguladores y empezara a molestar a los conductores ".

Toda la radiografía descrita de la problemática socio-laboral y política que rodea el marco constitucional en que se desenvuelve a diario el gremio de reguladores nos dan o nos deben dar una visión, objetiva y clara de las causas que han agudizado su vida personal, familiar su status social, etc, que lo muestran y lo condenan como el principal agente de toda esa corrupción y descomposición social, sin analizar detenidamente los factores que mencionamos con anterioridad. Siempre se les ha visto y señalados como individuos ignorantes, inmorales corruptos, chantagistas. Sin embargo no se trata de analizar con objetividad y cabeza fría a los encargados de dirigir en orden jerarquicos los derroteros de la administración política del Instituto. Hablamos del Gobernador, del Director, de los jefes políticos de la ciudad, son ellos los que en esencia manejan los hilos del funcionamiento de este organismo. Son ellos quienes deben "poner orden en casa", seleccionando los elementos más ídneos y capaces para laborar en un organismo tan serio y responsable como debería ser el tránsito Departamental. Son ellos quienes les dan el marcado sentido clientelista y burocrático. Son ellos quienes han venido desangrando a la Institución, violando en algunos casos conductos y procedimientos reguladores, al efectuar contratos sin ningún criterio técnico y administrativo se han otorgado en el tránsito. Tal es el caso de 4 estudiantes de medicina contratados con sueldos superiores a los \$50.000 mensuales

para que paguen el año rural, requisito para obtener el grado de medicina. Funcionarios estos que nunca van a la Institución por lo menos para atender a todo el personal allí laborando. Sólo van a cobrar su sueldo. Desangrando alarmantemente el presupuesto del tránsito. Es la clase política dirigente lo que no maneja con criterio serio y responsable la función de seleccionar al personal que va a laborar en el Instituto, ni mucho menos al personal de regulación. La oficina de personal no realiza ningún tipo de test, prueba de conocimientos o aptitudes.

Cualquier individuo se vincula al tránsito única y exclusivamente por recomendación del político de turno. Existen reguladores que sólo han recibido curso de inducción de tan sólo horas. Después de ello son enviados directamente a regular el tráfico. Los que si han realizado cursos, no han actualizados sus conocimientos desde hace más de 11 años. Es una vena rota del IDTT el manejo político y clientelista que se le dá a los empleos. No hay criterios técnicos definidos para sostener a un buen regulador y esa aparente inestabilidad incide directamente en el sentimiento de raponazo con que se llega a trabajar.

En terminos generales la dotación de elementos no es la ideal. La presentación de las oficinas es deprimente y no infunde respeto o

dignidad alguna. Los muebles de oficina son vetustos y están en malas condiciones. Las condiciones de trabajo no son las mejores, ni siquiera existen sillas donde sentarse. Existen reguladores que atienden la guardia de tránsito, los cuales no constituyen un dechado de honorabilidad y pulcritud. La idea que nos hemos formado por conversaciones con personas nativas y residente en Barranquilla es la de que contribuyen con sus actuaciones poco decorosas a deteriorar aún más la imagen que la ciudadanía tiene de la Institución.

3.2.2 Problema Económico Social. El tener acantonados al personal de reguladores en las instalaciones del tránsito como única medida para controlar y erradicar la práctica del "platilleo" agrava aún más su problemática socio-laboral, originando con ello una situación de desequilibrio social peligrosa, puesto que cesantes dentro de la Institución, sin recibir tampoco su salario a tiempo por la ilíquidez total del Instituto, crea en ellos una presión sico-social en grados alarmantes, ya que todos tienen familia e hijos que sostener. Por otro lado, hasta el momento no han sido girados los 35 millones prometidos por la administración de Certain para cancelar sueldos y prestaciones sociales. Con esto se puede observar que esta medida no ha sido la más correcta y consecuente, puesto que el Instituto sigue con los mismos vicios administrativos, fiscales y técnicos. Mientras no sea capaz de cancelar esta deuda, a pesar -

de haber desvinculado a todos estos reguladores, y acuartelados al resto en la Institución, seguira la extorsión, el platilleo y el soborno, como únicos medios y única fuente de ingreso para estos reguladores.

El Instituto pone "orden en su casa" a través de una aparente reestructuración administrativa pero origina con su medida otro mucho más grave y con implicaciones serias en el orden social, al dejar cesantes a muchos reguladores y desprotegidos a sus hogares y familia.

El dejarlos sin empleo, se constituye en un problema esencialmente humano que los afecta personalmente, y que además de ser un problema económico agravado, se convierte en un problema social, político y si nos apuramos un poquito es posible un problema de orden público. En estos momentos esta grave situación ha estado moviendose peligrosamente en esos márgenes.

El regulador que se queda sin empleo tiene que desarrollar otras actividades de tipo informal con la finalidad de obtener de obtener los ingresos económicos tan necesarios para él y su familia. Por ello va horadando los muros por el lado de la economía de tipo informal. De tal manera que entraría a formar parte del empleo informal el cual crece aceleradamente, hasta llegar casi a equipa -

rarse al empleo formal, para que en lo que pudieramos denominar, para usar una expresión: "El sector moderno de la economía", y tenemos que hoy en este último, está el 55% de los puestos y en el sector informal está el 45%.

Nosotros tenemos en Colombia que el 6% de los hogares reciben ingresos de una sólo persona que trabaja, el 39% reciben ingresos de dos o más personas, lo cual hace que lo importante para cada núcleo, o sea el ingreso familiar, de manera a que si se presenta un fenómeno de desempleo que lo afecte y se disminuye el ingreso familiar o se reduce porque la persona sigue empleada pero tiene menos horas extras o porque trabaja ahora sólo la parte del tiempo, cual es la única manera de mantener el mismo ingreso familiar, hacer que otra persona trabaje, lo cual trae a alguien que normalmente estaría fuera del mercado laboral a buscar puesto, es el fenómeno del trabajador adicional y así el desempleo, que originalmente comienza con una persona se transforma en el registro estadístico, en el fenómeno en dos o tres personas en la medida en que los otros miembros de la familia tienen que acudir en la búsqueda de los nuevos ingresos, lo cual explica el porqué en las circunstancias desesperadas aparecen todas las formas marginales de subempleo y disfrazado.

57

La aparición del desempleo para este gremio tiene unas consecuencias extraordinariamente graves, porque el grado de frustraciones es mucho mayor, lo que en muchos casos impulsa a acciones de desesperadas a reaccionar peligrosamente frente a unas estructuras.

**PROMEDIO DE SUELDO DEL GRUPO DE
REGULADORES**

No. Reguladores	Escala de Salarios	Sueldo Promedio de Regulador
7	25.610 - 42.650	\$ 34.130
7	32.600 - 38.000	\$ 35.300
9	36.000 - 43.000	\$ 39.500
2	36.600 - 37.000	\$ 36.800

En este Cuadro nos detuvimos a analizar cual es el sueldo promedio que devenga un regulador, los cuales en terminos generales no sobre pasa los \$40.000.00. Esta situación nos permite concluir que esa remuneración apenas si alcanza para el sostén de un cuadro familiar - numeroso, que es la característica sobresaliente en este gremio marginado. Pro ello todos en su mayoría se ven precisados a obtener - ingresos adicionales con la finalidad de cubrir el gran deficit salarial que viven.

RELACION ENTRE EL TIEMPO DE SERVICIO Y
 LA ESCALA DE SALARIOS QUE RIGE PARA
 LOS REGULADORES

Tiempo de Servicio SALARIOS	0 - 1	2 - 7	8 - 10	11 - +
25.610 - 42.650	7 Regulad.			
32.600 - 38.000		7 Regulad.		
36.000 - 43.000			9 Regulad.	
36.600 - 37.000				2 Regulad.

3.2.3 Situación Socio Laboral del Regulador. Consideramos presentar en tres gráficos toda la información obtenida a través de las encuestas realizadas, sin manejar porcentajes estadísticos, considerando que la muestra obtenida de 25 reguladores, muestran mínima, no justificaba el manejo porcentístico de la investigación. Por ello se presenta de esa manera. El análisis del cuadro #1 de la relación de la escala de salarios y el tiempo de servicio nos permite apreciar el grado de desajuste existente; en donde no hay paridad, ni correlación. Los criterios que imperan no son los más consecuentes en cuanto a lo que se refiere respecto a la asignación de la remuneración salarial considerando el tiempo de servicio. Los que más tiempo de servicio tienen en la institución poseen un salario equivalente e inferior a los que menos tiempo de servicio tienen de estar vinculados. Así mismo en el cuadro #2 en donde mostramos la variable salario en relación con el nivel de educación podemos apreciar idéntica situación los que no lograron terminar el ciclo de primaria, es decir los menos capacitados, su salario está por encima de los que si la terminaron. Idéntica circunstancia viven los que terminaron la secundaria. Podemos concluir que los menos preparados son los mejores pagados. Sin embargo es un cuadro que fácilmente nos permite analizar que el sueldo promedio oscila entre los (\$39.000) es una asignación mensual que apenas si alcanza a cubrir la canasta familiar de un regulador. Su relación contractual se caracteriza por la inestabilidad laboral permanente.

Es un sueldo básico exclusivamente, en el cual estan incluidos, ni anidadas horas ordinarias nocturnas, horas extras diurnas y nocturnas, dominal festivo trabajo, y no trabajo, descanso con pensatorio, etc.

El sueldo básico promedio de (\$39.000.00) queda reducido a (\$35.000.00), con los diversos descuentos y retenciones que les efectuan, tales como un porcentaje para la Caja de Previsión Social, Estampilla.

RELACION ENTRE ESCALA DE SALARIOS Y
SU NIVEL EDUCATIVO

<div style="text-align: right;">Nivel educativo</div> <div style="text-align: left;">SALARIOS</div>	Primaria Completa	Primaria Incompleta	Secundaria Completa	Secundaria Incompleta
30.000 — 37.000	7 Regulad.			
37.000 — 38.000		6 Regulad.		
32.000 — 43.000			8 Regulad.	
26.000 — 40.300				4 Regulad.

Existen muchos reguladores con 9 y 10 de servicios continuos y discontinuos en el Instituto. Entre esa vinculación y desvinculación inmediata, no hay una contabilización real e inmediata, de sus prestaciones sociales. Ni ellos mismos cual es la base tomado para su liquidación definitiva. Los que han tenido vacaciones acumuladas las han perdido, por que desconocen cual es el tratamiento laboral que se les dá a estas vacaciones acumuladas. En algunos casos otros la solicitan, le son liquidadas, salen a disfrutarlas pero sin recibir un sólo peso. Por ello prefieren perderlas, no solicitarlas, y quedan fijos laborando en la Institución, por que a través de ello, obtienen más facilmente sus ingresos económicos. Según sus propias declaraciones, ellos no viven del sueldo asignado por el Instituto; viven es de la actividad del "platlleo", gestareando dentro del tránsito Departamental. Es imposible subsistir recibiendo un sueldo cada 3 ó 4 meses. Por otro lado las instituciones locativas son técnica y operativamente deficientes, mal distribuídas y carentes de una adecuada señalización con lo que se dificulta notablemente una eficaz atención del usuario.

El seno del gremio de los reguladores se advierte., un sentimiento de malestar general, proveniente de la insatisfacción laboral, propia y del salario recibido, al igual por la falta de seguridad en su trabajo, el ambiente insano que se respira, por la estructura, las po-

líticas de manejo ante su problemática por parte de las directivas y del Gobierno Seccional. Así mismo por la falta de promoción - con que son tratados, por su completa carencia de identidad política, de sentido de permanencia; como grupo y gremio es el de los más desorganizados, condicionado por los intereses individualistas que los mueve y les impide organizar como grupo sindical para la obtención de sus reivindicaciones sociales, a través de una práctica de clase y lucha de clases.

Este sentimiento de frustración laboral está argumentado también - en la falta total de apoyo con que laboran, por parte de organismos que también realizan funciones similares, conexas. Hablamos de la policía de tránsito, DAS, F2, etc. No hay una integración de este equipo interdisciplinario. Igual circunstancias sucede con las Directivas del Instituto; estos les creen más a un usuario con un padrino político influyente que al informe suministrado por el agente regulador.

3.2.4 Aspecto Económico Familiar. El cuadro antes mencionado - nos indica claramente que con una remuneración salarial, es de - (\$36.000), es muy difícil sostener un hogar conformado por 4 ó 5 hijos esposas, etc.

Con el propósito de cubrir este difícil del ingreso familiar en la ma

yoría de los hogares de estos reguladores, se realizan actividades de tipo informal, tales como cultivar hortalizas, modistería, todo lo relacionado con la belleza (pediquiur, maniquiur, corte de cabello, etc), venta de cerveza, gaseosas minitienda, elaboración de muñecos en ceramica. Todo esto realizado por el nucleo familiar con la finalidad de colaborar con la canasta familiar.

Ni siquiera este ingreso adicional es suficiente para mantener un hogar numeroso. Según declaraciones directos de algunos reguladores, en suscasas hacian varios meses que no se probaba la carne. Apenas si se alcanzaba a comerse dos comidas diarias. En todas partes había que hacer recortes inverosímiles para poder solventar los gastos familiares de 5 hijos a quienes había que alimentar, vestir, atender su salud, pagar la colegiatura, gastos de libros, de transportes, etc.

Todos sin excepción debían hacer economía, ahorrar hasta el máximo.

3.2.5 Nivel Educativo. El gráfico facilmente refleja que el nivel educativo del personal que regula el tránsito urbano, de la ciudad no es el más calificado. Algunos apenas se terminaron la primaria. Otros no. El resto la secundaria, y algunos tampoco, en los que lograron terminar la secundaria, se aprecia claramente una capaci

tación puramente empírica, que de todas maneras, tanto para aquellos que lograron culminar estudios secundarios, y los que no, no se constituyen en los más aptos, física, ni técnica, ni intelectualmente, para desempeñar funciones de tanta responsabilidad civil como lo significa regular, controlar, vigilar el transporte urbano de la ciudad.

En términos generales a ellos no se les puede culpar o responsabilizar del desprestigio de que goza la Institución y ello en particular. Es la clase dirigente política la máxima responsable de este deterioro físico y moral de este organismo. Para que un buen regulador pueda desempeñar optimamente sus labores y funciones debe tener un respaldo institucional que le brinde los conocimientos a través de una enseñanza integral en las técnicas de la regulación del tránsito, a través de la disposición de los equipos, vehículos, material didáctico, profesores especializados. De ahí que las normas promulgadas por el Gobierno carecen de eficacia práctica y además las reglamentaciones expedidas por el no responder a las exigencias reales. No existen tableros electrónicos de simulación de conducción, que permitan la enseñanza técnica de la regulación. En consecuencia el aprendiz de regulador del tránsito no sale preparado para dirigir el tránsito urbano.

La labor de un regulador del tránsito es difícil, peligrosa y mal-

comprendida. Estos deben estar preparados en muchos aspectos, desde conocer la técnica del tránsito y los procedimientos legales, hasta tratar a un conducto iracundo y aun conservar la calma y obrar con buen juicio. En otras ocasiones estos agentes deben enfrentarse a peligrosos infretores que no ven en el policía al representante de la ley y tratar de fijar sus propias reglas con alta nería, insultos y a veces hasta por la fuerza física. Un agente vial debe conocer el sistema vial en el que trabaja sean calles o carreteras, sus semáforos y señales. Debe pasar así mismo por el proceso de investigación, análisis y soluciones prácticas en cuanto a leyes y reglamentos, en cuanto al modo de dominar situaciones peligrosas, etc. Un buen programa en vigor en una escuela especializada a los aspirantes a policías o reguladores un curso de 16 materias. Se les enseña idiomas, el manejo de armas, defensa personal, legislación, accidentes e investigaciones, educación vial, nociones de ingeniería de tránsito, organica y táctica policiaca, primeros auxilios, transmisiones, manejo de automóviles, motocicletas y mecánica, en el que mínimo deben desarrollarse 3 meses de práctica sobre el terreno, aplicando soluciones. El regulador debe comprender el problema del tránsito y los alcances de propia labor.

Lamentablemente no se cuenta con el marco institucional, político, administrativo y financiero que permita adiestrar y capacitar a un

buen regulador. Contrario a esto se debe capacitar a un elemento en la más absoluta pobreza de profesores especializados, material inductivo didáctico, sin tener las condiciones locativas óptimas para desarrollar este tipo de adiestramiento teórico y práctico. En el tránsito Departamental, el aprendiz de regulador, aprende su labor en cuestión de horas, únicamente, sin tener el más mínimo conocimiento previo de todos esos elementos antes señalados.

3.2.6 Aspecto Salud. Enfermarse es un lujo que no puede darse ningún regulador del tránsito. El más mínimo quebranto de salud es atendido en un 99% por el esfuerzo personal del regulador. Igual sucede con su familia. La entidad sólo reconoce consultas ambulatoria. Tiene a su disposición un médico, quien es el que practica el examen físico. No hay ningún tipo de ayuda farmacéutica. Todo corre por cuenta personal del regulador. No hay cobertura para su familia en materia de atención médica. Ni subsidios familiares. La entidad sólo reconoce \$ 14.000 por concepto de ayuda oftalmológica (lentes y monturas). El excedente lo debe cubrir el regulador. Sus incapacidades laborales jamás les son canceladas.

3.2.7 Aspecto Vivienda. La mayoría del personal de reguladores proviene de provincias, gran parte de ellos son propietarios de vi

vienda. Son pocos los que viven en viviendas alquiladas. El hecho de ser oriundos de los Municipios, les ha facilitado adquirir sus propias viviendas, por lo económicas que resultan en pueblos vecinos de Barranquilla. Según conceptuaron, son viviendas, cómodas, amplias cuyo tipo de construcción es de material. Considerando la antigüedad del tiempo de servicio en el Instituto de algunos reguladores, circunstancias que justifica una solicitud de préstamos para vivienda, este no brinda ningún respaldo, a este tipo de solicitudes.

3.2.8 Nivel de Recreación. Entre los elementos recreativos más utilizados por cada uno de los reguladores encuestados, la televisión ocupó el primer lugar. Luego le siguieron en su orden de importancia, el cine, ir a la playa con su familia, jugar dominó y billar. Algunos expresaron su afición por la bebida, sin exagerar. Pocos practican el fútbol y el Microfútbol. De todas maneras todos unificaron criterio en el sentido de que su tiempo libre era canalizado a través de la televisión, por ser este un medio audiovisual bastante económico, para sus ingresos económicos. Todos en su mayoría disponen de este aparato receptor.

3.3 EL REGULADOR DEL TRANSITO Y SU INSERTACION EN LA ESTRUCTURA COMUNITARIA

El gremio de reguladores del Tránsito Urbano de la ciudad de Barranquilla, se ha construido en unos de los más golpeados por esa desorganización administrativa, operativa y funcional que refleja en su ineficacia para atender su racional y positivo funcionamiento el tránsito Departamental. Todo esto hace de dicha colectividad la estratificación de los núcleos laborales de Barranquilla más explotados por el régimen laboral Colombiano, ya que en su nivel político, condiciones generales de trabajo y nivel organizativo del gremio así lo confirma. Todo ello ha incidido a su negación de carácter de clase, sin ninguna identidad política en su lucha de clase; así mismo es un gremio que constantemente está sometido a los vaivenes políticos, desestabilizados por el juego patronalista del político de turno.

Todas estas series de elementos han ido moldeando y enmarcando en el consenso popular de la opinión pública esa imagen tan negativa que tiene la comunidad de esta colectividad hasta tal punto que las frecuentes quejas de los usuarios, obligó a la Dirección de la Institución, declarar insubsistente a 40 reguladores del tránsito. Así mismo la comunidad y los estamentos organizados de la misma, concretamente el sindicato General de choferes del Atlántico, y la Asociación de taxis del Aeropuerto propusieron al Gobernador Ge

rardo Certaín y al Director Raúl Anzuza Cuestas que fuera la policía Nacional a través de su compañía de tránsito, la que controle la circulación de vehículos, de manera total, sin que haya reguladores.

Conceptuaron que son ellos los que sufren en carne propia los atropellos de los reguladores de Tránsito. No desean que continúen, así sean únicamente 30, bien adiestrados o no en la Escuela de Policía Antonio Nariño. Consideran y tienen la inquietud de que si bien estos señores llevan la intención de portarse bien, apenas termine la administración del Gobernador Certaín volverán a imperar los compromisos políticos de antes, la cuota burocrática y el tránsito volverá a convertirse en una "cueva de Rolando". Conceptúan que el personal conformado es respetuoso y con la policía no han tenido problemas. Además la policía lleva una placa y si comete algún atropello puede identificarse fácilmente, en cambio el regulador no, sólo tienen un brazalete. Este gremio de choferes y la ciudadanía en general tiene conocimiento que los reguladores mandan a confeccionar sus uniformes por su cuenta y de esta manera no existe ningún control y así cualquier exregulador sigue usando uniforme y se dedica al "platilleo".

La opinión pública generalizada es que los reguladores del tránsito local están dedicados a otros menesteres. Opinan que ya están -

cansados de denunciar los diarios atropellos que se cometen contra los conductores por parte de estos funcionarios cuya misión es dirigir el tránsito y no pedir papeles. Para rescatar carros robados hay otras autoridades (policía, DAS, F2), pero a estos señores les encanta pasarse en sitios estratégicos para fastidiar a los choferes y sacar ventajas, por decir otra cosa a su cargo. No se conoce ni un sólo caso de robo de vehpiculos que hayan descubierto estos "buscapapeles" que deberían estar en las principales arterias tratando de acabar con el caos del tránsito, especialmente en los cruces donde no hay semáforos o estan dañados estos aparatos. Se espera que el Director corrija estos abusos .

Estas y muchas otras opiniones se encontraron a lo largo de la presente investigación. La comunidad en general detesta por así decirlo, a este gremio. Existe un repudio total hacia todo lo que tenga que ver con el tránsito y sus reguladores. Son estos el blanco donde recaen todos los malestares e incorformidades de la ciudadanía. Es una colectividad que carece de los más mínimos valores sociales a juicio de la comunidad. Sin dignidad ni ética profesional. Todos estos elementos de juicio fueron recogidos en las encuestas realizadas a lo largo de la investigación.

C A P I T U L O I V

UNIVERSIDAD SIMÓN BOLÍVAR
BIBLIOTECA
CARACAS

4. EL TRABAJO SOCIAL Y LA PROBLEMÁTICA
DE LOS REGULADORES DEL TRANSITO
URBANO EN LA CIUDAD DE BARRANQUILLA

El Trabajo Social se circunscribe en la intervención de la problemática social cuyos alcances y consecuencias también son sociales; se afirma como profesión integrado al sector privado o público como - en el caso del Instituto Departamental de Transportes y tránsito del Atlántico el cual está vinculado en la prestación de servicios de - transportes y tránsito a la comunidad.

El Trabajador Social se articula como parte integrante del aparato Estatal en la medida que desarrolla y ejecuta políticas y programas diseñados por este, para interactuar mediante tres instancias: La Institución, el trabajador social y el usuario. La existencia de problemas e intereses en conflicto determinarán básicamente la posición que opte el Trabajador Social; alcanzar esta postura y esta definición es una tarea actual que implica pensar no sólo en las características generales de nuestra sociedad y sus conflictos, sino, tam

bién en el significado de los espacios más inmediatos de la práctica como trabajador social. Todo esto nos permite ubicar al profesional de Trabajo Social como una alternativa frente al problema del Instituto Departamental de Transporte y Tránsito del Atlántico, en el sentido de la interpretación y transformación de sus contradicciones internas, las cuales obstaculizan la socialización de optimos resultados en la prestación de sus servicios. Desarrollaremos a continuación una alternativa de trabajo que permita intervenir la problemática en estudio.

4.1 VISION, FUNCIONES, TAREAS Y MANEJOS DE RECURSOS - DEL TRABAJADOR SOCIAL FRENTE A LA PROBLEMATICA ESTUDIADA.

La Institución y su problemática interna necesita ser conocida en forma detallada por el Trabajador Social en el contexto social donde existen y sentirlos como una realidad viva y comprender que estas son instancias del enfrentamiento concreto de los intereses de las clases; por la naturaleza y carácter de la práctica profesional del trabajador Social es importante tener una claridad teorico-política, respecto a la dirección de su trabajo; planteadas estas consideraciones se puede decir entonces que la acción profesional del Trabajador Social depende de ideología, formación y compromiso profesio-

nal adquirido. Esto es muy importante en la medida en que el Trabajador Social plantea soluciones a los individuos, grupos, colectividades, organizaciones, instituciones, etc.

Ahora queremos mostrar como el Trabajador Social a través de sus funciones y manejo de recursos se constituye en una alternativa para el manejo del problema de

En esta problemática como en tantas otras de carácter social, el Trabajador Social debe insertarse radicalmente en el conocimiento general y particular de la situación elaborando con base en sus experiencias, su propia teoría, su propio conocimiento y su propia forma también de intervención. En la problemática de los reguladores del Tránsito del Departamento del Atlántico, constituyen elemento importante de intervención todos aquellos elementos que la conforman junto con sus contradicciones, problema y limitaciones así es de gran trascendencia para nuestro quehacer, el origen de la Institución, creación, sus programas, proyecciones, grado de influencia de las políticas Estatales, ideología predominantes y tantos otros aspectos que debe saber integrar a su intervención - un Trabajador Social renovador; en el caso que nos ocupa (problemática de los reguladores del Atlántico) además de los elementos anteriormente señalados deben tomar igual importancia aquellos que constituyen la vida interna Institucional, para nuestro caso concreto

concreto serán la falta de homogeneidad de criterios en los aspectos que compete tratar a los reguladores del Tránsito, la falta de un manual de funciones que permita delimitar y realizar con claridad organizativa un conjunto de tareas que redundan en el bienestar Institucional, anarquía en la utilización de servicios por parte de los usuarios, existencia de caos interno causado, por la carencia de una estructura administrativa Racional y Jerárquicamente bien definida, crecimiento amplio y progresivo de la burocracia la cual frena toda posibilidad de desarrollo social perjudicando al fisco institucional, las inadecuadas instalaciones locativas las cuales técnica y operativamente son deficientes, mal distribuidas, mal ubicadas, carentes de adecuada señalización perjudicando al usuario, no existe ninguna clase de archivo organizado que ofrezca las garantías, seguridad y confiabilidad para el manejo de tan delicada información, incumplimiento en la realización de programas de su incumbencia tales como semaforización, señalización seguridad vial, etc., Falta de capacitación oportuna, ausencia de estímulos, desintegración Institucional, falta de atención en lo que a salud se refiere y en fin carencia de un bienestar social en general. Y de los aspectos que se tratan en la ley 33 de 1.986. Todas estas situaciones nos revelan la existencia de una sociedad capitalista en crisis donde un gran grupo de la población como en este caso los Reguladores del Tránsito presentan un cúmulo de necesidades y problemas

laborales y de salud por resolver, constituyen para el trabajador social elementos multilaterales en la medida en que convierten en el origen y objetivo de su acción y a la vez que los toma también como sus recursos para el logro de objetivos.

Como vemos toda Institución se convierte para el trabajador social como un ámbito de interacciones sociales entorno a un grupo de tareas, es decir éstas articulan las relaciones internas junto con sus funciones, metas, tareas y procedimientos.

4.1.1 Funciones. El Trabajador Social posee un conjunto de funciones generales las cuales históricamente han constituido alternativas de intervención. Para el estudio y manejo de la problemática en estudio, podemos señalar las siguientes:

La función preventiva, la cual consideramos que es una de las que más necesita el Instituto para que organizadamente se dé inicio a la ejecución de un trabajo previamente programado. A través de esta función trabajo social puede anticiparse con programas y acciones concretas a problemas sociales, y ha hechos que pueden provocar insatisfacción en el grupo laboral.

Otra función sería la promocional la cual permite desarrollar e interpretar programas de capacitación social lo que trae consigo simulación de conocimientos que contribuirán a mejorar su nivel educativo, y mejorar la calidad de la proyección del trabajo de éste gremio.

Así mismo Trabajo Social debe cumplir funciones educativas que permitan al núcleo laboral desarrollar valores colectivos tales como el respeto mutuo, el sentido de unidad, moral, ética, A través de esta educación se pretende que cada individuo conozca e interprete todos los procesos que están incidiendo en su problemática social y laboral para así formar un gremio organizado que permitan luchar conjuntamente por reivindicaciones sociales, económicas beneficiando notablemente a esta colectividad.

Una vez realizado estudios socio económicos de cada uno de los reguladores que permitan jerarquizar necesidades del grupo, entrariamos a organizar y diseñar una serie de programas de bienestar social siguiendo el orden de prioridad de sus estados carenciales, a través de mecanismos operativos que conlleve a la maximación de los resultados esperados. Para obtener esto se hace necesario convertirnos en profesionales crea

tivos, recursivos, no sellidos a sistemas teóricos de la profesión ya que algunos no corresponden a las necesidades, problemas e intereses en conflicto que se estén presentando en la problemática intervenida.

Para concluir podemos reseñar la importancia de la función Evaluativa, puesto que a través de ella iremos a cualificar cada uno de los programas diseñados, apreciaremos en que medida estos se cumplieron, si respondieron a los objetivos trazados y si hay la necesidad de rediseñarlos; cuales han sido su cobertura, en que errores se incurrió, si los recursos utilizados han sido los mas apropiados y si cabe la posibilidad de incluir nuevas metas, objetivos, que nos permitan obtener la socialización de estos programas para optimizar resultados.

4.1.2 Alternativas de Acción del Trabajador Social frente al problema de los reguladores del Tránsito Urbano de la Ciudad de Barranquilla. El Trabajador Social es un profesional que por su filosofía interna se desarrolla en el ámbito de la problemática social elevando los niveles de vida de individuos, grupos y comunidades; para lograr tal cometido, el Trabajador Social utiliza métodos, técnicas y procedimientos, los cuales son materializados mediante el desarrollo de funciones, actividades y tareas concretas. Si bien es cierto que

el origen del trabajo social estuvo ligado a los grupos privilegiados no es menos cierto que en los tiempos actuales se vincula con gran énfasis al desarrollo de causas populares, tal como lo demuestra este intento de aproximarnos a una realidad - como es la de los reguladores del tránsito del Departamento del Atlántico y su problemática.

4.1.3 Propuestas. Para plantear nuestras propuestas las hemos dividido según criterios y finalidades así:

1.- Organizativas y de promoción

- Gestionar y diligenciar como nueva área de intervención profesional el Instituto Departamental de Tránsito y Circulación
- Gestionar en coordinación con la dirección general del tránsito el envío de comisiones de reguladores de tránsito de las principales ciudades con la finalidad de poder desarrollar intercambios de experiencias y conocimiento.
- Elaborar un manual de funciones a fin de establecer responsabilidades en las diferentes dependencias del tránsito.
- Una vez organizado el Departamento de Trabajo Social, establecer dentro del mismo un archivo personal con todos los folders:

de los reguladores de la Institución, activos e inactivos que permite establecer datos familiares, socio-económicos, educativos y sociales.

- Elaborar diariamente un cronograma de actividades que permita la ubicación rápida y exacta del regulador, con el fin de ir controlando y cualificando su desempeño laboral.
- Realizar reuniones semanales, en donde se permita analizar evaluar el trabajo diario contribuyendo así a mejorar la calidad del trabajo.
- Establecer una sección de quejas y sugerencias de usuarios y empleados que permita un conocimiento, seguimiento y manejo organizado de éstas, lo cual posibilitará el estudio, análisis y reflexión de las dependencias que necesita de una revisión mucho más cuidadosa de la prestación de sus servicios de la comunidad.
- Crear un boletín, periódico o carteleras internas que permitan mantener informados especialmente a los reguladores, de todo lo concerniente a acuerdos, decretos, leyes, seguridad social, educación, y en fin todo lo importante de su ámbito

social.

2.- Educación - Capacitación y formación

- Detectar necesidades de capacitación en todos los niveles laborales muy especialmente en el grupo de reguladores y sus esposas, con el objetivo de desarrollar cursos de capacitación y actualización.
- Presentar al tránsito Departamental un programa educativo sobre " normas de tránsitos " para hacer proyectados en Colegios, Empresas Privadas u Oficiales.
- Coordinar la realización de charlas educativas para los reguladores y sus esposas, sobre temas de gran utilidad para su diario vivir tales como: Planificación, como educar a sus hijos etc.

3. Recreativas.

- Organizar encuentros deportivos entre las distintas Secciones de la Institución en disciplinas como: microfútbol, dominó, bolos etc.

- Organizar una selección de microfútbol por ser la disciplina deportiva más practicada entre los reguladores a fin de que represente a la Institución en campeonatos donde se les permita participar. Para ello hay que solicitar la vinculación y colaboración de los diferentes Centros deportivos de la ciudad. Los implementos deportivos se conseguirá gestionando contribuciones de Empresas Privadas.

4.- De salud.

- Presentar información amplia y detallada acerca de las distintas Instituciones oficiales y privadas de salud a las cuales tienen derecho como empleados y la forma adecuada y racional de usar los servicios.
- Programar diversas campañas preventivas vinculando recursos humanos e Institucionales idóneos para el éxito de estas campañas.
- Realizar conferencias y charlas periódicas sobre la educación en salud.
- Lograr vincular algún laboratorio farmacéutico de la ciudad.

dad para que doten el botiquin de primeros auxilios de los reguladores.

Todas estas tareas deberán realizarse mediante una planeación que incluyen la participación del grupo. Para tal efecto deberá utilizarse recursos endógenos y exógenos ya sean estatales o privados maximizando su utilización y resultado.

BIBLIOGRAFÍA

AGUILAR, Alfonso. Orígenes del Subdesarrollo. Plaza y Jones
1.982.

AGUILAR BOTERO, Jairo - Medicina del Trabajo. Impresión
Litobrasil Ltda. Medellín.

BARRE, Raymond. El Desarrollo Económico. Colección Popular
1.975.

BRAND, Salvador Osvaldo. Diccionario de Economía. Plaza y Ja
nes / Sociales 1.985.

CAICEDO, Edgar. Historia de la Luchas Sindicales en Colombia.
Ediciones Ceis. Bogotá 1.982.

DE TORREZ, Manuel. Teoría de la Policía Social. Aguilar S.A.
Madrid 1.954.

HUBERMAN, Leo. Los bienes Terrenales del Hombre. Editorial la Oveja Negra. Bogotá 1.977.

MENDEZ ALVAREZ, Carlos Eduardo. Guía para Elaborar Diseños de Investigación en Ciencias Económicas, administrativos y Contables. Ediciones Rosanitas 1.985.

SERRANO, Luís F. Tránsito y Transporte. Pág. 347

TIRADO MEJIA, Alvaro. Introducción a la Historia Económica de Colombia. Editorial la Carreta. 1.979

TORREZ DIAZ, Jorge. Historia del Trabajo Social. Ediciones Grafitalia. Barranquilla 1.985

REVISTA UNIVERSIDAD LIBRE. El Desempleo en Colombia. Primer Trimestre 1.985. Editorial Praq. Bogotá.

REVISTA ANDI, No.60. El Balance Social Integral 1.982.

REVISTA ACRIP, No. 1 . Marzo, Abril, Mayo 1.987.

REVISTA TRANSITO LIBRE... Año X. Edición No. 46

REVISTA POLICIA NACIONAL DE COLOMBIA. No. 199 de 1985.

REVISTA SINTESIS ECONOMICA. Enero 1.984 año IX No. 393 El Transporte un Mal Servicio.

REVISTA INFORMATIVA. Cámara de Comercio No. 148. Tercer
Bimestre 1.985. Pág. 32 - 5A.

REVISTA Así es Colombia. No. 85-86 Departamento del Atlántico
I, II, y III parte, Septiembre 1.987

DIARIO DEL CARIBE. Agosto 4, 18, 20 de 1.987

PERIODICO EL HERALDO, Julio 26, Agosto 11, 19, 26 de 1987

PERIODICO EL ESPECTADOR. 20 de Septiembre 1.987

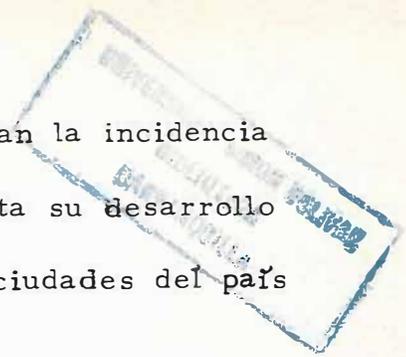
PERIODICO LA LIBERTAD, 12 Septiembre 1.987, Julio 31 1.982.

A N E X O S

1. PROBLEMATICA DE LOS REGULADORES DE
DE TRANSITO DE LA CIUDAD DE BARRAN
QUILLA COMO PRODUCTO DE LOS ELE
MENTOS SOCIO ESTRUCTURALES DE LA
SOCIEDAD COLOMBIANA

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Abordar la problemática de los reguladores del tránsito y las repercusiones de sus condiciones laborales, para su grupo familiar y bienestar general, no significa que estas circunstancias sean analizadas a partir de todo un conjunto de contradicciones que tiene este sector en la economía Nacional y por ende la local, conjuntamente con aquellos elementos propios del problema urbano. Todos estos se articular dialécticamente. La variable transporte es el elemento esencial que hace del transporte y de lo urbano un proceso independiente. Esta problemática especificada está ubicada en el perímetro de la ciudad de Barranquilla ya que esta es uno de los polos regionales de desarrollo más importante de la economía Nacional y por lo tanto -



presenta las mismas características que determinan la incidencia del transporte urbano. Claro está teniendo en cuenta su desarrollo demográfico e Industrial con respecto a las otras ciudades del país que tienen el mismo problema.

El Trabajo Social como tal pretende estudiar la problemática que vive el Instituto Departamental de Transporte y tránsito, perfilándose más hacia uno de los sectores que reflejan la crisis del mismo: El Gremio de los reguladores. Lo hace porque es el gremio más golpeado por esa planeación deficiente, improvisado, descomposición y corrupción social que caracteriza a esta Institución, lo mismo que a su clase política dirigente, quienes originan el caos administrativo, fiscal, financiero y técnico de este organismo, lo cual incide preponderantemente para que dicha colectividad sea la estratificación de los núcleos laborales de Barranquilla más explotados por el régimen laboral Colombiano, ya que su nivel político, condiciones generales de trabajo y nivel organizativo del gremio así certifican. Además es una comunidad que depende muchísimo del juego patronalista e individualista del político de turno, quién lo desestabiliza laboralmente con el objetivo de ganar favores políticos. Todo ello ha contribuido a una negación de su carácter de clase, no tienen identidad política en su lucha de clase. Cuando otros grupos de trabajadores Colombianos se agrupan para luchar por sus reivin

dicaciones sociales, políticas y económicas, no pueden invocar la solidaridad de este gremio, precisamente por que para ellos no hay una definición clara de su lucha política como único medio para lograr la superación de tan lamentable condición social y paupérrimo nivel de vida. Por todo lo anterior Trabajo Social interviene en esta problemática con la finalidad de crear un marco de referencia que permita y justifique estudios posteriores.

En primera instancia podría conceptuarse este sector desligado de nuestra disciplina, sin embargo considerando que quienes se encargan de vigilar, controlar y dirigir el tránsito son personas que desarrollan un papel en el proceso de producción y circulación, con lo cual nos interesa profundizar en la cualificación de las condiciones materiales de vida, de su fuerza de trabajo y en el bienestar de éste gremio.

Así mismo este análisis se hizo visualizando la necesidad que tiene la profesión de Trabajo Social de incursionar positivamente en los distintos sectores de la problemática social que representa la ciudad y el país contribuyendo a la interpretación de esa realidad social, que permita incrementar la conceptualización sobre el quehacer profesional del Trabajo Social. Por ello entendemos que el transporte urbano y sus problemas podrían ser estudiados bajo la óptica propia de esta profesión, junto con las demás ciencias so-

ciales, puesto que igualmente le interesa su parte más esencial y relevante que es el capital humano o la fuerza de trabajo.

1.2 JUSTIFICACION

Al plantear la problemática de los reguladores del tránsito de la ciudad de Barranquilla, pretendemos demostrar que detrás de toda esta situación social de desequilibrio, desajuste y desorganización que refleja este gremio, existen factores de orden social, cultural y económicos que demarcan el desarrollo, actitudes, conducta y comportamientos de cada uno de los individuos. Su accionar no responde a iniciativa propia y particulares; son producto de esa descomposición social y corrupción administrativa de los organismos encargados de velar por el cumplimiento de las normas, control y regulación del tránsito. El abandono oficial a que está sometida esta Institución por el Gobierno Seccional en el plano económico, origina una serie de situaciones e irregularidades dentro de la misma. Es tan considerable la desorganización y corrupción administrativa que existen y con pleno conocimiento y visto bueno de las directivas anteriores agentes reguladores de la Institución ya retirados, trabajando con uniforme oficial.

Por otro lado destacamos en la presente investigación la necesidad

de intervención del Trabajador Social en un campo totalmente virgen. El problema del transporte y por ende la problemática de sus reguladores, se constituye en un campo apropiado para que nuestra profesión colabore dinámicamente en el proceso que permita elevar el gremio de los reguladores a un nivel más alto de cohesión social, político y económico, que redundará en una condiciones óptimas de bienestar para todos ellos.

La inexistencia de documentos, estudios a este respecto amerita el desarrollo de la investigación en un nivel exploratorio de la realidad contradictoria, puesto que no hay estudios del tema dentro del campo de Trabajo Social; también es cierto que la investigación generará más conocimientos acerca de los lineamientos y conceptos teóricos de nuestra profesión en esta área problematizada. Con ello planteamos la argumentación de que trabajo Social está en capacidad de intervenir profesionalmente cualquier campo diferente al usual o al llamado tradicional.

Por último debemos concluir que la problemática de los reguladores del tránsito será abordada bajo la perspectiva de Trabajo Social y con la complementación de las demás ciencias que concurren a su estudio, que sería importante para la definición y aclaración del problema a investigar.

1.3 OBJETIVOS

1.3.1 General. Estudiar la situación social y laboral del regulador del tránsito urbano de la ciudad de Barranquilla para determinar la relación de los factores económicos, políticos y sociales que lo determinan.

1.3.2 Específicos.

1.3.2.1 Estudiar el marco social e institucional que encuadra la situación del Regulador de Tránsito.

1.3.2.2 Determinar a través de una postura crítica los problemas, las causas y las carencias que afectan al Gremio de los Reguladores del Tránsito con la finalidad de buscar el mejoramiento de su nivel de vida.

1.3.2.3 Describir y analizar el estado actual de la cobertura y proyección de la política social del Gobierno Seccional en el Instituto Departamental de Transporte y Tránsito.

1.3.2.4 Definir pautas y plantear propuestas teóricas para el desempeño profesional del Trabajador Social, para ser insertados en

la estructura administrativa del Instituto de Transporte y tránsito.

1.3.2.4 Definir pautas y plantear propuestas teóricas para el desempeño profesional del Trabajador Social, para ser insertados en la estructura administrativa del Instituto de transporte y tránsito.

1.4 MARCO CONCEPTUAL

AGENTE O POLICIA DE TRANSITO

Persona investida de autoridad encargada de regular y vigilar el cumplimiento de las normas.

CONDUCTOR

Persona legalmente autorizada para conducir un vehículo.

LICENCIA DE CONDUCCION

Documento público expedido por la autoridad competente de tránsito por medio de la cual se autoriza a una persona, para manejar determinada clase de vehículo.



TRANSITO

Acción y efecto del desplazamiento de un lugar a otro.

SEMAFORO

Artefacto electrónico encargado de regular el tránsito de peatones y vehículos en intersección conflictiva.

INTRA

Instituto Departamental de Tránsito y Transporte.

TRANSITO

Instituto Departamental de Tránsito y Circulación.

FOLITQUERIA

Bastardear los fines de la política o envilecer sus modos.

PLATILLAJE

Vocablo popular, creado y utilizado para determinar la forma sutil de solicitarle dinero a los conductores por parte del Agente Regulador del tránsito.

DESROGANIZACION	Descomponer en sumo grado.
SOBORNO	Corromper a alguien condádivas para lograr algo.
CORRUPCIÓN	Dañar, pervertir, viciar.
INFRACTOR	Individuo que ha quebrantado una ley, pacto tratado a norma.
MULTA	Pena pecuniaria.
SANCION	Pena que la Ley establece para el que la infringe.

1.5 DELIMITACION

1.5.1 Temporal. El período a estudiar es el comprendido entre 1.984 a 1.988.

1.5.2 Especial. La presente investigación se desarrollará concretamente en las instalaciones del Instituto Departamental de Transporte y Tránsito en la ciudad de Barranquilla.

1.5.3 Unidad de Análisis. Nuestra unidad de análisis y estudio lo constituye la problemática de todos y cada uno de los reguladores del tránsito Urbano en la ciudad de Barranquilla circunscrita en el sector transportador y su marco Institucional que lo conforma el tránsito Departamental.

1.6 UNIVERSO

Para la realización de esta investigación se tomaron como universo 25 reguladores de Tránsito activos con que cuenta la Institución.

1.7 METODO

Disponemos de elementos teóricos conceptuales generales que actúan en la base del análisis de los procesos sociales que afectan a los distintos grupos y comunidades enmarcados dentro del modelo de producción capitalista.

Desde el punto de vista ya planteado seríamos prudentes en acudir al método dialéctico que explica los fenómenos y los asigna a una relación de casualidad estructural. El análisis estructural de la problemática social, laboral, política y económica del Gremio de Reguladores del Tránsito Urbano supone entender nuestro objeto de

estudio. En este estudio hemos realizado una investigación histórica que nos ha permitido no atenernos a lo existente, lo invisible y lo tangible e interpretarlo según lo que se cree ver en él, sino en indagar las formas y las condiciones en que ha evolucionado para llegar a ser lo que es y comprender así los hechos, sucesos y fenómenos de carácter, en su verdadero significado, en la relación con todas las demás manifestaciones de la vida los hombres de esta colectividad abandonada.

1.7.1 Técnicas de Información. Las técnicas de información utilizadas en este trabajo investigativo dependieron de las fuentes de información consultadas, siendo las utilizadas en su orden de importancia, las siguientes:

1.7.1.1 Documental Bibliográfica. El instrumento de investigación consultado fué la Biblioteca, siendo las utilizadas en su orden de importancia las siguientes:

- Biblioteca CUC
- Biblioteca Cámara de Comercio
- Biblioteca Simón Bolívar
- Biblioteca Departamental
- Biblioteca de la Policía Nacional

1.7.1.2 Documental Escrito. La fuente de reformación consultada fué el archivo, siendo utilizado el de:

- Archivo de la Cámara de Comercio
- Archivo del Heraldó

1.7.1.3 Entrevistas. Se realizaron entrevistas estructuradas al jefe de Control y Vigilancia de los Reguladores Señor Martín Sierra y a todos los Reguladores a quienes se les realizaron preguntas de tipo abierto.

1.7.2 Instrumentos. Para hacer de las técnicas señaladas de recolección de información se recurrió a los siguientes instrumentos.

1.7.2.1 Ficha Bibliográfica. Se utilizó en la técnica de información documental bibliográfica.

1.7.2.2 Ficha Para Documentos Escritos. Se utilizó en la técnica de información documental.

1.7.2.3 El Cuestionario Pre-establecido. Utilizado en la entrevista estructurada de tipo formal.

1.7.2.4 El Cuestionario de Preguntas Abiertas. Utilizado en la entrevista no estructurada.

1.8 HIPOTESIS

La disfuncionalidad administrativa del Instituto Departamental de Tránsito y Circulación y la problemática estructural de su Gremio de Reguladores, se erigen como hechos dicentes de la marginalidad social, política y económica a que están sometidos por parte del Estado Colombiano, manifestado por la inexistencia de políticas efectivas y controladas.

1.8.1 Operacionalización.

1.8.1.1 Variable Independiente.

Marginalidad

Social

Política

Económica

1.8.1.2 Variable Dependiente. Disfuncionabilidad administrativa del tránsito y problemática estructural de los reguladores.

Nivel Educativo de los
Reguladores.

Bajo rendimiento a nivel técnico e intelectual.

Capacitación teórica y
práctica de los reguladores.

Inoperancia de programas educativos inductivos en las técnicas de regulación de tránsito.

Personal no calificado

Contratación de fichas políticas.

Dotación de Implementos
de trabajo.

Adquiridos por esfuerzos propios.

Promoción de intercambios

Inexistencia por contradicciones de partidos políticos.

Legislación Social.

Carencia de beneficios sociales; seguridad social, protección familiar, atención médica.

Politización de funciones administrativas.

Burocratización de dirigentes.

Reglamentación de las condiciones de trabajo.

Pésimas condiciones locativas de trabajo, jornadas de trabajo sin definir.

Corrupción administrativa,
de los funcionarios.

Mal manejo de los recursos
presupuestales asignados al
Instituto.

Vinculación laboral sin un
contrato legal de trabajo.

Disfuncionalidad administrativa.

Desempeño laboral sin estar
vinculados a la Institución, como
también retirados de la misma.

Desarrollo de actividades tales
como gestores de pases, tras-
lados, licencias de conducción,
etc.

Compadrazco, tráfico de
influencias y clientelismo.

Recortes permanentes que
inciden en el funciona-
miento administrativo y operati-
vo del Instituto.

Operar sin ningún respaldo
del Instituto.

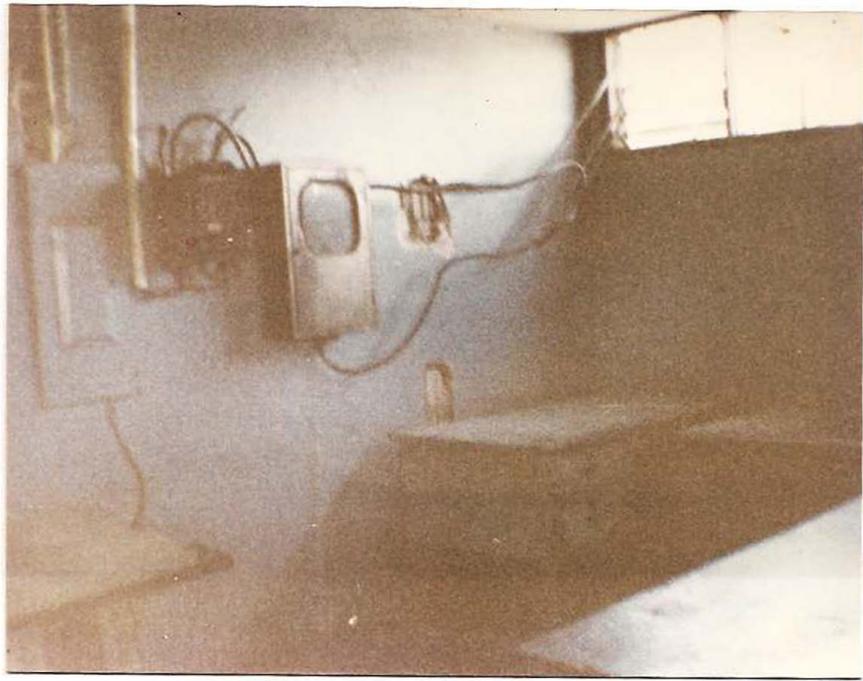
Mal manejo de ingresos, pé-
simos servicios al público.

Incremento de acciones ta-
les como el platillaje, ex-
torsión a ciudadanos.

Pagos de sueldos y presta-
ciones sociales atrasadas
inestabilidad laboral y ma-
la remuneración salarial.

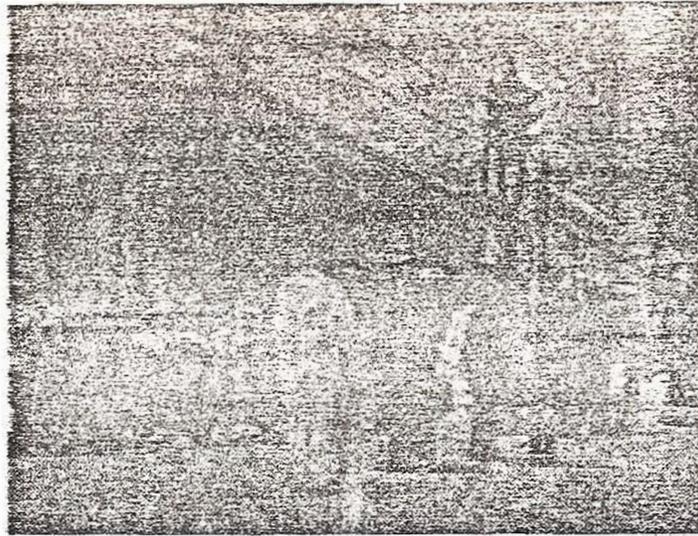


COMUNIDAD SIMON BOLIVAR
BIBLIOTECA
BARRAQUILLA



El faro

En 1929.- El día 3 de marzo se inauguró el primer Faro de Tránsito en Barranquilla instalado en el cruce de la calle de Jesús, Carrera 20 de Julio (Hoy: Calle 37, Carrera 3) y esto constituyó un gran acontecimiento social y cívico, haciendo Barranquilla la pionera en poseer el moderno sistema de control de tránsito, al igual que las principales ciudades de los Estados Unidos.



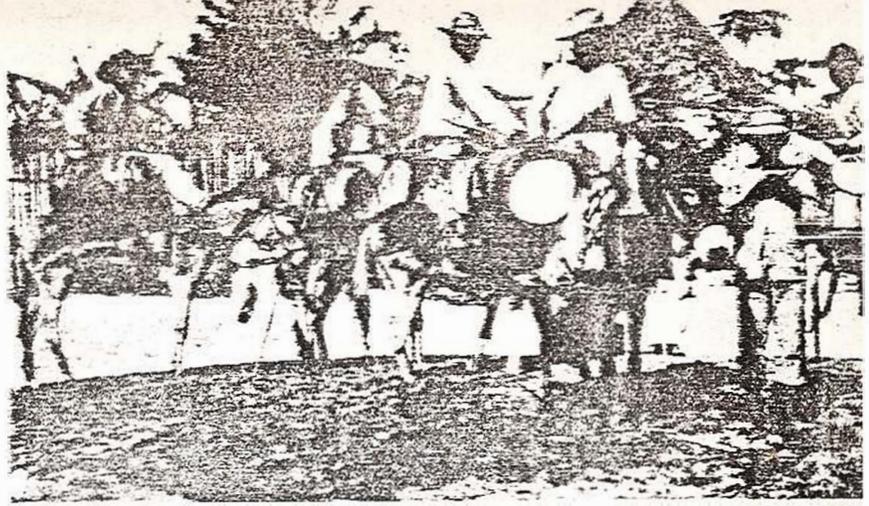
JULIO GERLEIN COMELIN

Desde muy joven se ha distinguido por su actividad y servicios a la ciudad de Barranquilla. Muchas obras se deben a su dinamismo, contándose entre ellos, el haber gestado la instalación del primer Faro de Tránsito en esta ciudad y en Colombia. En ese entonces y recién llegado de los Estados Unidos, fué nombrado Director de Tránsito Ad-honorem.

En el año de 1926 se instalaron en los cruces de Jesús 20 de Julio, - Progreso, Caracas - Líbano y Caracas - La María. Unos señaladores de tráfico accionados por policías y consistían en paraguas grandes en cuya parte superior tenían un cuadrado con las leyendas de "Pare" y "Siga". Estos "faros de paraguas" fueron sensación y atractivo turístico.



Calle de San Blas
esquina callejón de
El Líbano.



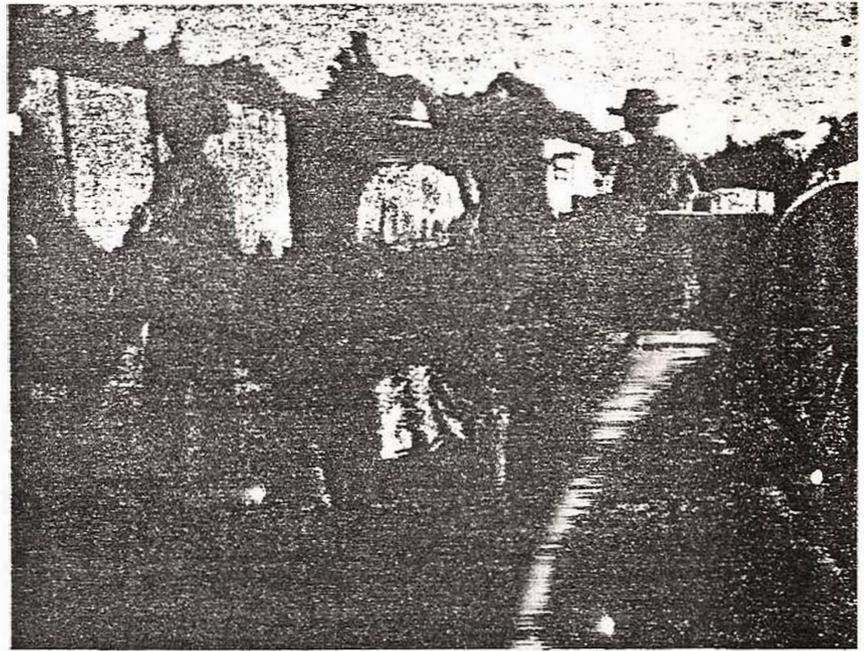
Los típicos burritos del campesino y del hombre laborioso de la calle en la dura batalla cotidiana por ganarse el pan de cada día con el sudor de su frente. ..

El transporte

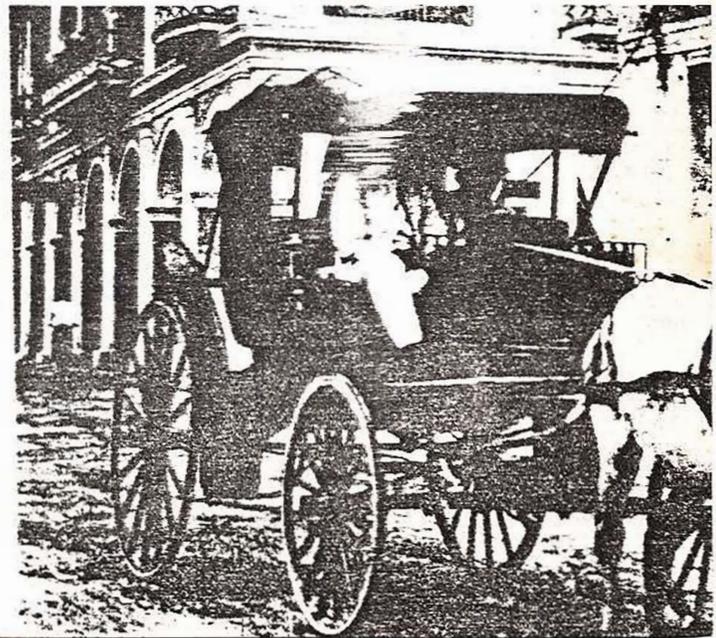
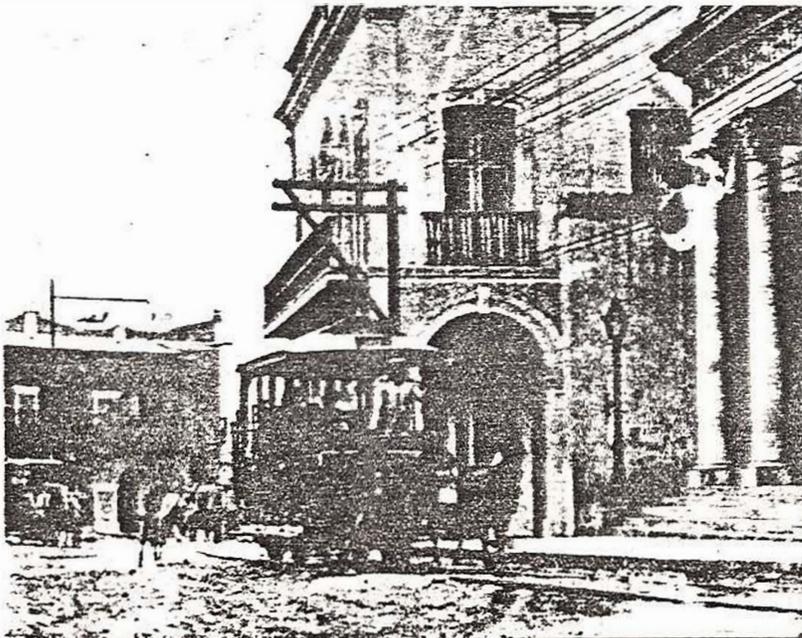
Secuencia dinámica de su pintoresco desarrollo...

Era el tranvía el vehículo popular que ya desde el siglo pasado había impuesto la necesidad de su servicio para desplazarse dentro del perímetro urbano bastante extenso por aquellas calendas cuando el coche o "guacal" presta por igual oportuna utilidad pero con más exigente costo y tarifa de excepción.

Famosas eran las cocheras de diferentes empresarios que manejaban este negocio con pulcritud y cuyos aurigas, galantes y cordiales, aparte de ser muy conocidos y respetados formaban parte de esa comunidad tan bien identificada con la tradición cultural de la urbe..



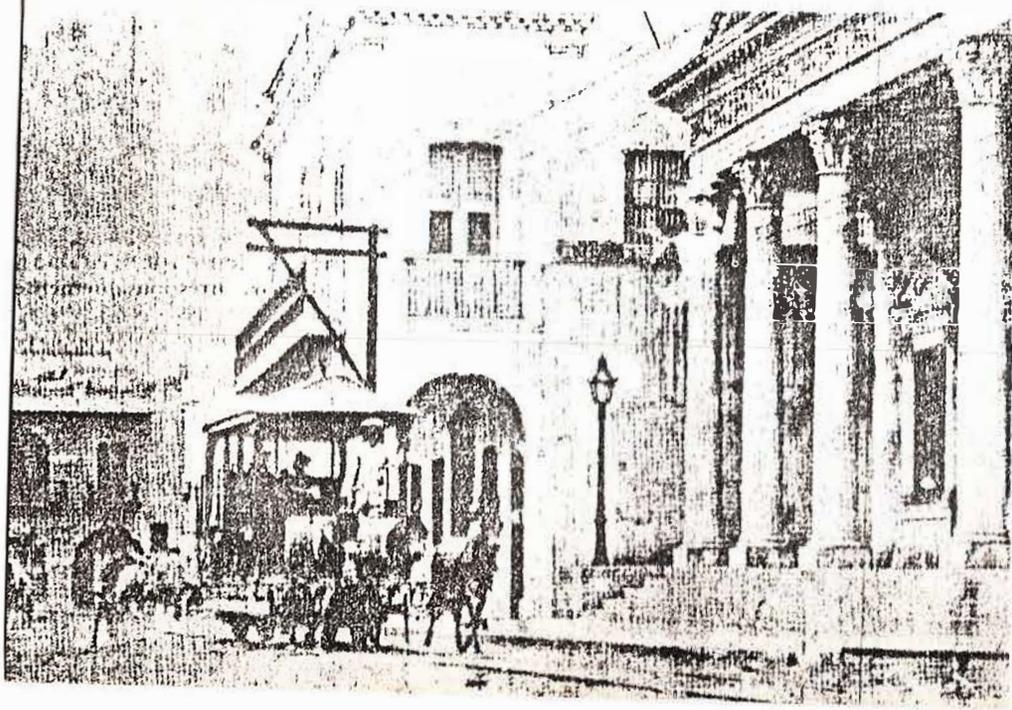
El carro de mula tan útil y práctico en la faena diaria....



HISTORIA SOBRE EL TRANSPORTE URBANO.

El burro y la mula fueron los primeros animales que prestaron servicios en el transporte primitivo de "La Arenosa". Todavía a principios del siglo pasado el correo urbano se repartía con la ayuda de estas acémilas. El carro de mula se empleó para repartos y mudanzas. El coche, llamado popularmente "guacal" fue utilizado para servicio público. Las familias pudientes utilizaron las "cochetas".

Cuando se inició a fines del siglo pasado la revolución en los transportes, Barranquilla tuvo el privilegio de instalar el primer tranvía a vapor, el cual por dificultades y problemas tuvo que ser reemplazado por tranvía de mulas. A principios del siglo llegaron los primeros automóviles y poco después los buses de servicio colectivo: Las "Brockway" vehículos que la gente llamó típicamente "hivas", y más tarde cuando se modernizaron "góndolas".



Calle del Comercio

Coches o guacales en plena calle del Comercio de la mayor concentración por la década de los años veinte y aun después cuando se fue pasando progresivamente a la era de los buses o "hivas", camionetas o volquetes, etc.

Para viajar a los balnearios de Puerto Colombia y Salgar se utilizó el tren desde fines del siglo pasado.

Los bogas utilizaron para su comunicación las canoas y muchos antes que Elbers estableciera la navegación fluvial se utilizaron para el comercio, los champanes o bongos.

El Transporte Moderno surge con la navegación aérea, al fundarse la Scadta el Diciembre de 1919.

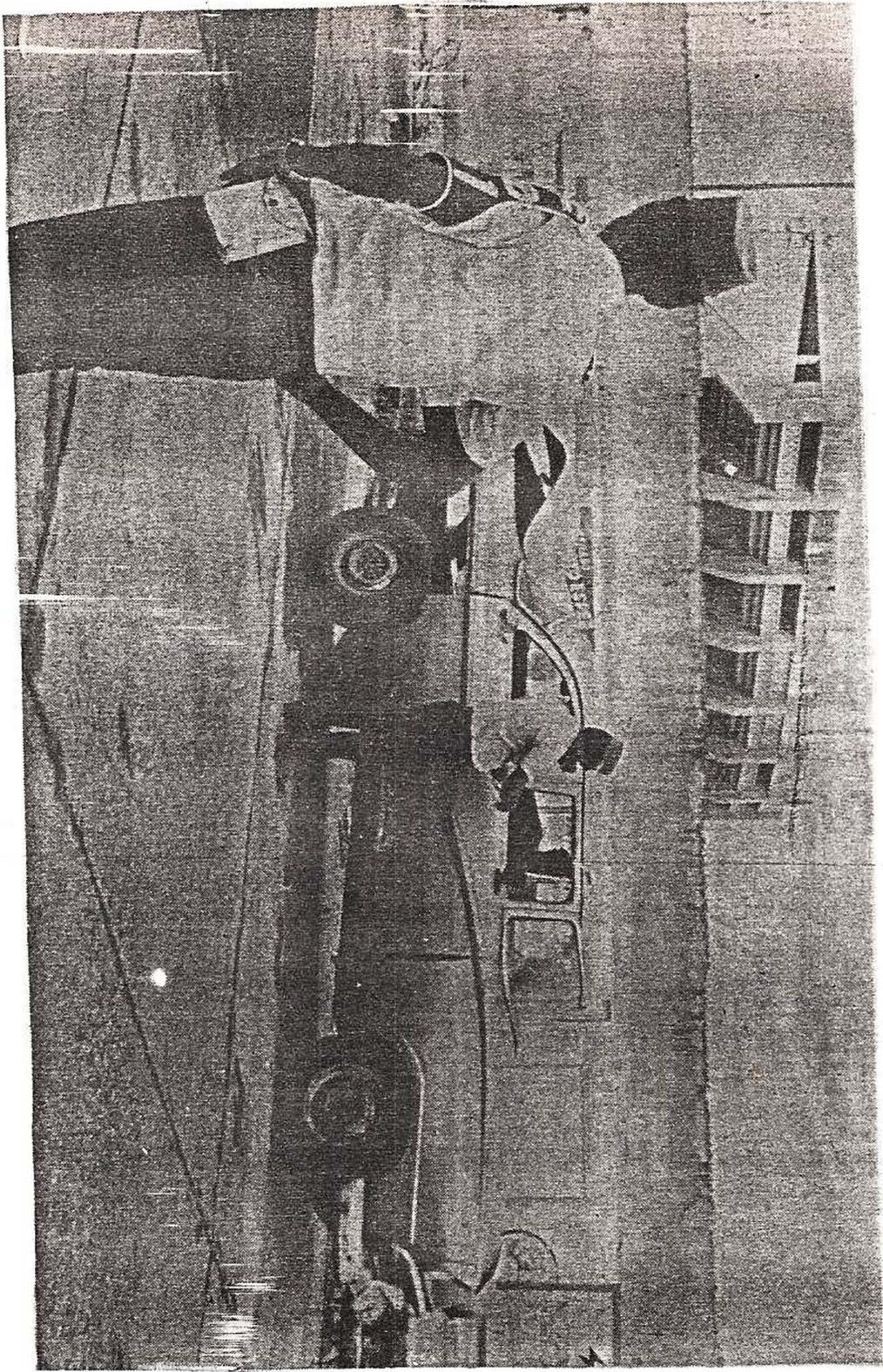
El Tránsito en iliquidez total



Arzuza

*\$75 millones se deben por concepto de compromisos laborales. *Crítica situación financiera ha obstaculizado la reorganización administrativa, dice Director.

Por Fabio Osorio Informe Especial



Aprobada destitución de 145 empleados del Tránsito local

Así lo decidió la junta directiva ayer. Prosigue la reestructuración administrativa del Gobernador. De 58 reguladores sólo quedarán 30. Policía colaborará en el control del tráfico.

Por Armando Rincón
Redactor Político

La Junta Directiva del Instituto Departamental de Transportes y Tránsito autorizó la desvinculación de 145 empleados, como paso final a la reestructuración iniciada por el Gobernador Gerardo Certain.

El mandatario seccional, reunió en su despacho, a los miembros principales de la Junta del Tránsito y consiguió que aprobaran los nuevos estatutos y la reducción de la planta de personal en casi un 50 por ciento.

A la reunión de la Junta Directiva asistieron, además del Gobernador, el director del instituto, Raúl Arzuza; el Director del Intra, Jesús Poio; el Secretario de Hacienda, Silvio Edgardo Rosales y los diputados Abel Daza, Jorge Ivanoff, Adalberto Mercado, David Tcherasi y

Manuel García Yepes.

La nueva planta de personal del Tránsito funcionará con sólo 152 empleados, lo que significa la eliminación de 145 cargos, si se tiene en cuenta que en el presupuesto vigente aparecen 297.

La Junta Directiva del Tránsito aprobó, igualmente, cerrar las oficinas que el instituto tenía al norte de la ciudad y que no prestaban ningún tipo de servicio a los usuarios. "Allí laboraban más de 7 funcionarios, lo que representaba una erogación innecesaria al presupuesto del Tránsito", dijo Jorge Ivanoff, diputado miembro de la junta.

En la reunión se determinó que el Gobierno Departamental se comprometa a desembolsar una partida de \$35 millones al Tránsito, para cancelar los sueldos atrasados a los empleados y las liquidaciones al personal que saldrá retirado de

acuerdo a la reestructuración.

Como otra medida de desburocratización la Junta del Tránsito aprobó reducir a 30 la planta de reguladores de tráfico, que asciende a 58, incluyendo los motociclistas.

Según anunció del Gobernador la Policía Nacional ayudará al instituto en la labor de control de tránsito vehicular, en las vías más congestionadas de la ciudad.

Crean comisiones

El Gobernador Certain Encinales integró ayer dos comisiones en el seno de la Junta Directiva del Tránsito, para que rindan informe sobre la aplicación de las medidas adoptadas en el proceso de reestructuración del instituto.

Como se recordará, el mandatario seccional, en desarrollo del programa de reorganización, expidió dos decretos, mediante los cuales otorgó nuevas funciones a las juntas directivas de los institutos descentralizados y fijó los estatutos del Tránsito. Estas medidas se complementaron con la presentación de la

Pasa a la Página 3-A

Aprobada destitución de 145 empleados del Tránsito local

Viene de la Página 1-A

nueva planta de personal.

Las comisiones integradas por el Gobernador evaluarán el proceso de reestructuración en el campo administrativo, técnico y financiero. La comisión administrativa la integran los diputados Manuel García y Adalberto Mercado y por parte del Gobierno el Secretario de Obras Públicas, José Llinás y el Secretario

de Gobierno, Abel Cantillo Campis.

La comisión financiera la integran los diputados Abel Daza, Jorge Ivanoff y Daniel Tcherasi; por el gobierno el Secretario de Hacienda, Silvio Rosales; el Jefe de Planeación, Ignacio Consuegra y la Secretaría General, Marta Torrens.

El primer informe de la comisión se anunció para el próximo martes, cuando vuelve a reunirse la Directiva del Tránsito con el Gobernador.