

INTERVENCION DEL TRABAJADOR SOCIAL EN EL TRANSPORTE

MASIVO DEL AREA URBANA DE LA CIUDAD DE

BARRANQUILLA

VERA FONTALVO R.

BEATRIZ FONTALVO R.

JANETH CAMACHO F.

Trabajo de Grado presentado como
requisito parcial para optar al
título de Trabajadora Social

Asesora : ENELVA CARMONA

CORPORACION EDUCATIVA MAYOR DEL DESARROLLO SIMON BOLIVAR

FACULTAD DE TRABAJO SOCIAL

BARRANQUILLA, 1985

UNIVERSIDAD SIMÓN BOLÍVAR
BIBLIOTECA JOSÉ MARTÍ
DIRECCIÓN

NOTA DE ACEPTACIÓN

PRESIDENTE DEL JURADO

JURADO

JURADO

Barranquilla, Octubre de 1985

DEDICATORIA

A nuestros padres, como sencillo homenaje
a los amados seres que con su esfuerzo y apoyo,
nos colocaron en la senda que hoy culminamos,
abriendo para nosotras un mañana lleno de
luz y promesas...!

Vera,

Beatriz,

Janeth

UNIVERSIDAD SIMÓN BOLÍVAR
BIBLIOTECA JOSÉ MARTÍ
DIRECCIÓN

AGRADECIMIENTOS

Presentamos nuestros más sinceros agradecimientos al cuerpo docente de la Universidad Simón Bolívar, a la Dra. Enelva Carmona, Directora de nuestro Trabajo de Grado así como a los trabajadores que hicieron posible la investigación y obtención del material de nuestra tesis. De la misma manera, agradecemos a todas aquellas personas que en una u otra forma colaboraron con nosotras para la realización y presentación de nuestro estudio.

UNIVERSIDAD SIMÓN BOLÍVAR
BIBLIOTECA JOSÉ MARTÍ
DIRECCIÓN

TABLA DE CONTENIDO

	pág
INTRODUCCION	1
1. SENTIDO Y UBICACION HISTORICA DEL TRANSPORTE	4
1.1 HISTORIA DEL OBJETIVO DE LA INVESTIGACION	4
2. CRITERIOS TEORICOS PARA EL ANALISIS DEL TRANSPORTE	9
3. LA CRISIS DEL TRANSPORTE PUBLICO EN COLOMBIA	3
4. ANALISIS EMPIRICO-DESCRIPTIVO DE LAS DEMANDAS SOCIALES DE LOS CONDUCTORES DE TRANSPORTE PUBLICO EN BARRANQUILLA.	25
5. INTERVENCION DEL TRABAJADOR SOCIAL EN EL AREA DEL TRANSPORTE URBANO	47
5.1 INTERVENCION DEL TRABAJO SOCIAL INSTITUCIONAL (MICRO-ACTUACION).....	50
5.1.1 Nivel Intramural	51
5.1.2 Nivel Extramural	60
5.1.2.1 Usuario	60
5.2 INTERVENCION DEL TRABAJADOR SOCIAL EN PLANEACION URBANA (MACROACTUACION)	63

	pág
6. CONCLUSIONES	67
7. RECOMENDACIONES	69
BIBLIOGRAFIA	71
ANEXOS	74

LISTA DE TABLAS

	pág
TABLA 1. Edad. Grado de Escolaridad	26
TABLA 2. Estado Civil por nivel de ingreso	29
TABLA 3. Tiempo de trabajo por tipo de contratación	32
TABLA 4. Servicios médicos	32
TABLA 5. Modalidad del contrato de trabajo	36
TABLA 6. Conocimiento de nuevas disposiciones y opiniones sobre salario mínimo	36
TABLA 7. Aspiraciones	38
TABLA 8. Razones aducidas por los conductores para incrementar la velocidad	40
TABLA 9. Participa la empresa en educación y capacitación.	41
TABLA 10. Actividades en el tiempo libre	42
TABLA 11. Participa la empresa en recreación? Realiza actividades con la familia?	44
TABLA 12. Necesidades del gremio	45

INTRODUCCION

Se ha realizado una incursión investigativa en el sector del Transporte desde la perspectiva del Trabajo Social.

En apariencia, este empeño podría considerarse desligado de nuestra disciplina; sin embargo, si observamos que lo que moviliza el Transporte Urbano son personas, que se dirigen a desempeñar un papel en los procesos de producción y circulación, entendemos que importa al Trabajo Social mediatizar en la cualificación de las condiciones materiales de vida de la fuerza de trabajo y en el Bienestar de la colectividad.

Sobre estas premisas estructuramos una investigación que se propuso básicamente establecer lineamientos conceptuales que viabilicen la actuación del Trabajador Social en el área del transporte masivo, este empeño suponía, desde luego, detectar los diversos factores negativos que impedían una dúctil prestación de éste servicio. Se pudo apreciar por parte nuestra que la crisis del transporte estaba ligada a distintos aspectos de índole estructural derivado de su esencia capitalista, movilizada en la lógica de la ganancia y la rentabilidad.

Pero no solo los problemas del transporte se vinculaban a las modalidades de su explotación en el país, sino también a las políticas diseñadas para enfrentar las tendencias alcistas constantes en el país mediante el subsidio dispensado por el Estado a los transportadores para soportar, según la lógica oficial, los problemas derivados de la crisis energética.

En otro plano, nuestro análisis se ligó al usuario, como destinatario de los servicios, generalmente inconsciente de sus posibilidades de utilización armónica y racional del servicio para procurar se su completo bienestar.

En tercer término y como corolario lógico nos ocupamos del conductor asalariado, eje del proceso de movilización de la población, cuya explotación nos preocupaba desde el punto de vista social, político y profesional.

Los propósitos terminales enunciados requirieron de un dispositivo metodológico consistente, basado en elementos del método científico apta para investigaciones de situaciones concretas coyunturales, la conjunción de esta alternativa más un instrumento de medición que recogió la opinión de los conductores asalariados nos permitió establecer un área problemática que condensamos en los siguientes planteamientos hipotéticos :

La baja calidad de los servicios de transporte público masivo están

originados principalmente en el carácter privado que asume esta industria en Colombia.

A partir de este nudo conceptual se construye una argumentación tendiente no solo a la caracterización de la situación planteada, sino a la formulación de pautas profesionales de Trabajo Social para su superación.

UNIVERSIDAD SALVADOR BOLIVAR
BIBLIOTECA JOSE MARTI
DIRECCION

UNIVERSIDAD SALVADOR BOLIVAR
BIBLIOTECA JOSE MARTI
DIRECCION

1. SENTIDO Y UBICACION HISTORICA DEL TRANSPORTE MASIVO

1.1 HISTORIA DEL OBJETIVO DE LA INVESTIGACION

El hombre tiene necesidad de realizar una serie de funciones físicas para su desarrollo y bienestar social: alimentarse, vestirse, reproducirse, etc., y como animal pensante, debe cumplir con otras funciones propias de su carácter gregario, por todo ello debe moverse. Y, aunque surge así, ya en los albores en su existencia, una doble función de la actividad humana relacionada con el movimiento: transporte y la comunicación. Transporte para mover las cosas y personas. En el transporte debemos considerar tres factores: vías, vehículos y fuerza motriz.

Como vemos, a lo largo de la historia de los transportes estos tres factores determinan el modo en que las sociedades de cada época y lugar han podido relacionarse entre sí.

Lo que en principio es una necesidad individual, llega a convertirse en una necesidad colectiva. El transporte es esencial para el comercio y sin el comercio no puede desarrollarse la industria de cualquier tipo que sea, pues las agrupaciones de seres humanos dependen

cada vez más del transporte que va aumentando en complejidad con el correr de los años.

En razón del medio del primer transporte que vamos a considerar en el que usa la vía terrestre, por ser el primero en antigüedad, ya que si bien desde el inicio de los tiempos el hombre ha de hacerse navegante para atravesar las aguas con que se encuentre en su camino, antes de decidirse a dar este paso ya debía haber realizado extensos viajes por tierra.

Los primeros desplazamientos los realizó el hombre con el único medio de que disponía al nacer: sus piernas; "pero el hombre es inherente a las necesidades; las posee y las crea para subsistir, siempre vive en función de su satisfacción, adecuándolo a los recursos disponibles y a la racionalidad o insensatez de su uso".¹

De ahí que no podrá permanecer durante todo el tiempo en función de sus piernas, cada momento, cada situación le exigía un cambio en ese sistema primitivo de transporte, de ahí que éste fué uno de los pasos más importantes en el desarrollo de la civilización humana.

1 Cuadernos de Estudio de Trabajo Social. Qué es Trabajo Social? Conceptualización básica y conflictos sociales. Razón de ser del Trabajo Social. Conferencias dictadas por el Dr. Jorge Torres Díaz. Universidad Simón Bolívar. Barranquilla, 1983.

Hablar de los antecedentes del transporte en Barranquilla es hablar de la historia del mismo, de su evolución y de su desarrollo. Muchos podrían imaginarse la historia de este servicio como la del bus o buseta; pues no, la evolución de dicho servicio abarca todo medio de movilidad que haya facultado al transporte de pasajeros dentro del perímetro de la ciudad de Barranquilla.

En un principio, nuestro único medio de locomoción fué el animal (asno, caballo); en ese momento cumplió su papel y satisfizo las necesidades de movilidad y permitieron otro tipo de desarrollo en la ciudad, obviamente debido a las cortas distancias que existían entre todos los puntos de la ciudad. Posteriormente, como consecuencia de mayores necesidades y la dinámica del hombre, se mejora este servicio y se generaliza el carro de tracción animal, esto es, una especie de vehículo tirado por dichos animales; éste a su vez, se va estilizando cada vez más hasta llegar al coche, que se convierte en un paso trascendental hacia lo que hoy conocemos como el transporte automotor. En ese entonces, se adoptan ciertas tarifas para dicho servicio que necesariamente respondía a las circunstancias históricas, económicas y sociales del país y de la ciudad.

La locomoción o vehículos accionados por motor, vinieron a formar parte del transporte local, a mediados del año 1920, siendo Gobernador de nuestro Departamento don Diego A. De Castro, quien trajo el primer automóvil a nuestra ciudad.

Ya en 1940 surge lo que se identifica más con nuestro sistema actual de transporte urbano (bus); claro está, sin tener las mismas características técnicas de calidad y movilidad que las que presentan hoy en día.

Dato curioso de observar es que debido a las características topográficas del terreno y los vehículos en sí, se denominaron "Las Chivas"; se presentaron dificultades en tiempos de invierno con la formación de los grandes arroyos siendo esto un obstáculo para circular, que dando como consecuencia, la paralización del transporte urbano lo que ocasionó de inmediato un problema a la ciudadanía en general y a los empresarios en particular. Es observable entonces que Barranquilla es una ciudad que nace con una problemática específica que ha ido creando en tiempo y espacio, obligándonos a nosotras, Trabajadoras Sociales, a reflexionar sobre el problema en referencia a dar pautas que permitan una mejor dinámica tanto para el transportador como para el usuario y el empresario.

Posterior a ésto y con el desarrollo de la industria automotriz y con la creciente necesidad de traer nuevos buses que por su mayor capacidad transportadora y facilidad con que vadeaban estas corrientes pluviales se denominaron "Góndolas".

Es a partir de estos dos últimos medios de locomoción de donde surge nuestra semimoderna historia del transporte.

Lo demás sería observar lo que nos rodea actualmente, en materia de transporte, para darnos cuenta de esta manera que poco o casi nada se ha avanzado en lo que a calidad de este servicio se refiere.

2. CRITERIOS TEORICOS PARA EL ANALISIS DEL TRANSPORTE

Resulta difícil conceptualizar sobre el transporte desde las perspectivas de las Ciencias Sociales, quizá por los especialistas que a este tema se han referido, proceden de las áreas de la ingeniería y el planeamiento urbano y su discurso tiene más que ver con el control del tráfico citado, en términos de volúmen del parque automotor, vías de flujo, áreas terminales, etc., recientemente el análisis se vinculó a la discusión estratégica y política mundial en razón de la crisis energética derivada de los altos costos del transporte, derivada de los altos costos del petróleo. Sin embargo, consideramos que el transporte urbano cumple una función social y como tal compete a las Ciencias Sociales aportar elementos que contribuyan a su organización y de un mejor servicio al usuario.

La articulación entre el transporte y la vida social, puede establecerse, sin embargo, a partir de la acción ejercida por otras disciplinas fronterizas como la demografía, que tiene que ver con el estudio de los usuarios habituales y potenciales, contenidos en las propuestas de alternativas para el desarrollo urbano, así como para el diseño y construcción de carreteras y red vial. Por otra parte, se puede considerar relacionado con lo social lo relativo

UNIVERSIDAD SIMON BOLIVAR
BIBLIOTECA JOSE MARTI
DIRECCION

a índices de precios del transporte, que en algunos países de América y especialmente en Colombia, adquiere un cariz político puesto que deben ser subsidiados por el Estado.

Desde el punto de vista de la economía, existen controversias y análisis que derivan de la concepción que se tenga respecto al sistema de la producción, puesto que existen discusiones en torno a la racionalidad o la irracionalidad del capitalismo en lo que se refiere a la utilización del transporte individual o el transporte masivo. De todas maneras, se ha podido observar cómo desde los diversos ángulos que se ha enfocado el estudio del transporte, ha de tenerse en cuenta al usuario, cuya naturaleza social nadie discute.

No obstante, el capitalismo acepta la importancia del transporte masivo mediante la adopción de sistema como el metro, el autobus, etcétera, destinados los sectores populares, existe, es cierto, una diferencia ostensible entre los países industrializados y a las naciones dependientes en cuanto a la facilidad de los primeros en acceder a transporte individual, aunque existan eficientes medios colectivos en áreas restringidas en el mundo subdesarrollado en general, son deprimentes las condiciones del transporte popular, principalmente en aquellos países donde se explotan por parte de empresarios privados.

Pero volvamos al terreno general. En el Capital, Carlos Marx vincula el fenómeno del transporte a la "multiplicación de la potencia

mecánica del trabajo en la unidad de producción puesto que "el aumento de la productividad es necesaria para el desarrollo de la acumulación capitalista". Ahora bien, el transporte se relaciona con la producción en términos de la movilización de la materia prima hasta la unidad fabril, pero también está íntimamente ligado a los procesos de circulación y realización de la mercancía. Dice Marx "la revolución de la industria y la agricultura requiere también una revolución en las condiciones generales del proceso social de producción, es decir, en los medios de comunicación y transporte".²

El hecho de erigir el transporte en este rango en el régimen capitalista, implica, por otro lado, enlazarlo con el fenómeno de la ciudad, en cuando dentro de esas condiciones necesarias de la producción es en la urbe donde tienen lugar los procesos más importantes, puesto que para la producción general de las formaciones capitalistas se requiere contar con "los medios de consumo colectivo que se añaden a los medios de comunicación social y material"³, el medio urbano donde se da la aglomeración de los medios de producción capitalista que se caracteriza por ser el asiento de los medios de consumo colectivo indispensables para la reproducción de las clases.

Jean Lojkin define los medios de consumo colectivo como el conjunto

2 MARX, Carlos. El Capital. Tomo I, Sección IV, Cap. VI.

3 Ibid., p.

de los soportes materiales de las actividades destinadas a la reproducción ampliada de la fuerza de Trabajo Social; agrega el autor citado, que se trata ciertamente hoy del conjunto de equipamientos sanitarios, deportivos, escolares y culturales y de los transportes colectivos de pasajeros; ahora sí se comprende por qué se puede enfocar el transporte desde la perspectiva del bienestar social, dado que basta pensar en el sitio que ocupan los gastos de salud y de enseñanza en el presupuesto de todos los países capitalistas para medir la importancia de estos nuevos y necesarios modos de reproducción de la fuerza de trabajo.

El incremento de la productividad y la velocidad de circulación del capital que se ejerce por medio del transporte, tienden hoy a la socialización del consumo individual cuyos efectos útiles son de iniciativa privada y reportan necesariamente ganancia dado que son mercancías mensurables. Los medios de consumo colectivo hacen referencia a servicios, es decir, efectos útiles, valores de uso que son inseparables del proceso que los ha producido. Marx ha demostrado a propósito el ejemplo de la industria del transporte, donde el efecto útil es producido al mismo tiempo que consumido, lo mismo que ocurre con la lección del profesor a la atención del médico.

Se ha sostenido por parte de algunos investigadores con sentido crítico como Teófilo Forero, que una de las principales características de éste es la dependencia de los monopolios extranjeros que

fabrican los vehículos, los repuestos, las llantas, los combustibles y lubricantes y el increíble grado de explotación al que son sometidos los asalariados de esta industria, quienes, según el autor citado, no disfrutaban casi de ninguna de las conquistas laborales alcanzadas por los trabajadores de otros sectores de la vida nacional.⁴

El sector del transporte se inscribe teóricamente dentro de los servicios públicos que presuntamente debían ser presentados por el Estado a las masas trabajadoras, adquiriendo la denominación de medios de consumo colectivo; sin embargo, existe una contradicción entre estos propósitos comunitarios y la privatización y monopolización que caracteriza al transporte en nuestro medio.

Pasemos ahora al análisis del peso específico que tiene el transporte en un régimen económico cuyo funcionamiento determina su desarrollo en el país. Sabemos que el transporte sirve para la realización de la plusvalía y el movimiento de quienes participan en la producción, la circulación, el intercambio y el consumo.

En Colombia se ha desplazado el centro de atención del Estado en las diversas formas y modalidades de transporte masivo que pueden significar menores costos y servir más eficientemente a los trabajadores, para inducir el fomento del transporte automotor que se refle

4 FORERO, Teófilo. El Transporte. Dependencia extranjera y explotación inhumana del Trabajador. p. 63

ja en la proliferación de empresas de buses, lo que consecuentemente representa la adquisición de llantas, lubricantes y combustibles en beneficio de los grandes monopolios⁵, según Teófilo Forero, ello ha permitido el vertiginoso crecimiento de los grandes capitalistas del transporte automotor.

Esto se desprende del hecho de que las empresas que hasta seis años atrás contaban con 100 vehículos, hoy tienen 1.000 o más; esto se afianza en razón de que el INTRA y la Corporación Financiera del Transporte se identifican con los empresarios privados y las asociaciones gremiales como ANALTRA y otras, en una actitud hostil a las entidades estatales del transporte, los Ferrocarriles Nacionales o la Empresa Distrital de Buses Urbanos de Bogotá⁶. A este respecto nuestra acción debe encaminarse a empujar a los organismos de carácter popular en unión de crear una verdadera empresa transportadora del Estado que nos conlleve a una socialización colectiva de este servicio.

De hecho, esta situación denuncia la débil presencia del Estado en la prestación de este servicio público y la tendencia a la ruina de los pequeños transportadores que tiende a acrecentarse con la aplicación por parte del INTRA del Decreto 1393 de 1970 que ordena la clasificación de las empresas, lo que equivale, en otras palabras,

5 Ibid., p. 67

6 Ibid., p. 70

a la estratificación de las empresas que no obstante no tienen un comportamiento acorde con su poderío, para con los trabajadores del volante que siguen en las mismas condiciones laborales precarias.⁷

Existen, sin embargo otros puntos de referencia crítica que han de mencionarse en los cuales podemos intervenir. Son los que se refieren a las tarifas para el usuario y los subsidios. Con respecto a las tarifas ha de señalarse que es inevitable el traslado de los costos al usuario que suele sustentar habitualmente en falaces estudios económicos "esgrimiendo para ello datos y cifras adulteradas sobre los costos reales del transporte, exagerando los precios de los vehículos, los gastos de mantenimiento del parque automotor, de los consumos de combustibles, lubricantes y neumáticos, de los salarios y prestaciones sociales".

Investigadores acuciosos han demostrado, por el contrario, que "la pretensión de fijar nuevas tarifas es absolutamente arbitraria y que las actuales dejan un margen muy amplio al negocio de explotar ese servicio público."⁸

No obstante el aspecto señalado, el estado asume presuntas pérdidas de los empresarios mediante la introducción del subsidio al transpor

7 Ibid., p. 75

8 Ibid., p. 77

te. El subsidio es una subvención mensual que da el gobierno a los propietarios de vehículos de servicios de transporte urbano con el objeto de mantener tarifas económicas, las cuales se hayan regulado por modelos de vehículos y condiciones técnicas. Es en este punto del subsidio donde nosotros creemos que puede entrar a mejorar con servicios y con mejores tarifas. Aunque la subvención estatal coloca a los empresarios en condiciones óptimas para mantener sus niveles de ganancia, los conductores deben seguir en la guerra del centavo para poder subsistir con base en el control de tiempo y la alienación intergremial.

Ultimamente se ha puesto nuevamente de presente el Decreto Ley del año 1971, que obliga a fijar en diez horas el tiempo de trabajo de los conductores y fija otras disposiciones, que reseñamos en otro lugar; sin embargo, el monopolio es tan poderoso que seguramente hará sucumbir estas medidas saludables para industrias, para el usuario y para el conductor.

En el país hay 164 empresas que se encuentran incluídas dentro del programa del subsidio que paga mensualmente el Gobierno, programa que se inició en el año de 1971, y que hasta Diciembre del año pasado le había costado al ejecutivo 32.590 millones de pesos.

En lo que va corrido de 1983, la suma se incrementó a 35.000 millones.

En las principales ciudades del país hay un sobrante de parque automotor, incluyendo a Bogotá, donde los buses urbanos superan las 6.000.

El subsidio que cobran los transportadores se paga mediante controles que ellos mismos se han impuesto , basta los sellos que se colocan en las tarjetas de trabajo diario, en los terminales, tres veces por día, es decir, que un bus hace viaje y medio y con ello su propietario tiene ya el derecho al pago del subsidio. En numerosas ocasiones los choferes manejan un bus que hace ese recorrido y después pasan a conducir otro, que ejecuta idéntica operación y así hasta el cansancio.

3. LA CRISIS DEL TRANSPORTE PUBLICO EN COLOMBIA

La crisis del transporte en Colombia deviene del carácter privado de la prestación del servicio.

Periódica y cíclicamente, se presentan las confrontaciones entre el Estado y los transportadores y a su vez entre el Estado y los transportadores y los usuarios en general. Hay un núcleo contradictorio que expresa diversos antagonismos, en nuestro país a menudo los periódicos titulan "Paro nacional del transporte": La parálisis fué total, fracasó plan de emergencia del gobierno, etc.

En el periódico EL Heraldó de la ciudad de Barranquilla, se lee: "Pérdidas incalculables en el comercio, la industria, la banca y en general, en la economía doméstica dejó el paro de buses y busetas que se registró ayer en Barranquilla y el Atlántico y que según el INTRA fué total"⁹. Estos titulares son la manifestación de un fenómeno de carácter estructural en la prestación de un servicio que debería prestarse masivamente con la eficacia requerida por

⁹ EL HERALDO. Barranquilla, 4 de agosto de 1982.

el desarrollo actual de la sociedad; sin embargo, ninguna de estas condiciones se cumple en nuestro medio puesto que el parque automotor se encuentra en deplorables condiciones y los modelos además de ser obsoletos ofrecen grandes riesgos y poco confort para el pasajero; sin embargo, el propietario de los buses percibe mensualmente un subsidio por parte del Estado por intermedio de la Corporación Financiera del Transporte.

El periódico El Espectador, explica el carácter del subsidio en el artículo titulado "Un negocio Millonario"; afirma el periodista : "La base de la relación de explotación en la industria del transporte se fundamenta en un triángulo que permite y consolida una serie de relaciones que tradicionalmente se han encargado voluntaria o involuntariamente al control del Estado", y explica que "la degradación y el negocio del subsidio se origina con la implantación de esta institución en 1971, mediante el Decreto 1277 y su posterior reglamentación mediante el Decreto 588".¹⁰

Se podría decir con el articulista, que en su origen, el auxilio tuvo un objetivo digno: aliviar el costo de tarifas al usuario a través del pago del subsidio al transportador, pero con el tiempo se fué convirtiendo en uno de los negocios más fructíferos, ya que al propietario del vehículo le quedaba libre la cantidad subsidiada,

10 EL ESPECTADOR. Un negocio millonario. Bogotá, 21 de febrero de 1983.
p. col.

mientras que el costo del servicio aumenta a capricho del propietario, a razón de costos exagerados en el mantenimiento del servicio. De esta manera el usuario no se ha beneficiado en forma alguna y el Estado proporciona el crecimiento del empresario alejando toda posibilidad de manejo del servicio al usuario.

Se puede afirmar que un propietario con un solo bus obtiene una ganancia diaria de \$7.219.00 lo que equivale a una utilidad mensual de \$151.599.00, apoyándonos en el artículo en mención tendremos que si se discriminan las cifras se tiene que un bus transporta diariamente 100 pasajeros (180 por recorrido, generalmente un bus efectúa cinco recorridos), por el valor de \$4.50 se obtienen \$4.050.00 lo que representa ingresos para el propietario por la cantidad de pasajeros movilizadas, si a esa cantidad se le agregan los \$3.169.00 por subsidio diario y cada bus deja una ganancia diaria de \$7.219.00. Así mismo, hay que tener en cuenta que el mínimo exigido al mes para la movilización de cada vehículo es de 21 días, de donde resulta que 18.900 pasajeros por \$4.50 que vale el pasaje, se obtienen \$85.050.00 mensuales más el subsidio \$66.549.00 da un total de ganancia neta mensual de \$151.599.00.

Habría que hacer unos descuentos de \$3,731.00 por concepto de gastos diarios que requiere el vehículo para su correcta movilización (gasolina, aceite, pago a conductor y mantenimiento). Continuando con los gastos mensuales, el vehículo gasta \$78.351.00.

Es necesario aclarar que se tomó como parámetro el valor del subsidio más alto, ya que desde 1974 hacia adelante, la mayoría de vehículos del parque automotor corresponden a modelos de estos años y en consecuencia, reciben el mayor subsidio. Sintetizando, se pueden establecer los siguientes resultados:

- La ganancia mensual sin contar el subsidio, es de \$85.050.00.
- Los gastos que ocasiona el vehículo para su mantenimiento mensual ascienden a \$78.351.00.
- La ganancia neta mensual por bus, sin incluir el subsidio, es de \$6.699.00.
- La ganancia mensual de un bus con subsidio corresponde a la suma de \$151.599.00.
- Descontando gastos, se obtiene que la utilidad libre de un bus subsidiado, es de \$73.248.00 mensuales. No obstante, los empresarios del transporte continúan argumentando que "estamos trabajando a pérdidas".

La inexistencia de políticas claras y firmes ha permitido llegar a tan peligrosos extremos, de permitir que recaiga prácticamente en un grupo de personas el monopolio del sector del transporte urbano a expensas, claro está, de los trabajadores y usuarios; se ha dicho

y con razón, que el abuso de autoridad y la concentración de funciones en ciertos particulares, ha contribuido en gran parte a la crisis del transporte.

Una y otra vez el debate sobre el transporte en general se ha abierto y se ha cerrado. Se ha hablado de la nacionalización, de intervención y provatización, sin que en este temido empeño se vean claramente los lineamientos de una política global de transporte. Mientras tanto, cada día va a ser más difícil controlar los abusos que se suscitan diariamente en el sector transportador, el que no hay que olvidar acontece ser la base del desarrollo económico del país.

A menudo leemos en los diferentes periódicos que se editan en la ciudad, las denuncias y quejas presentadas por parte de los usuarios acerca del mal estado del parque automotor. Así mismo, observamos declaraciones por parte de las instituciones encargadas del transporte, las cuales toman actitudes demagógicas acerca de este problema. En este caso, se deberían tomar los correctivos necesarios que conlleven a las empresas transportadoras a la prestación de un mejor servicio, ya que si el parque automotor está totalmente deteriorado, se debe obligar a las empresas transportadoras a la no prestación del servicio y por medio de resoluciones se le debe desvincular de la empresa. En el supuesto caso que la empresa se niegue a desvincular el vehículo se le debería aplicar una multa y si reincide, se le cancelará la licencia de funcionamiento.

Los recorridos inoficiosos incrementan los costos de operación del sistema y crean por otra parte, congestión en algunas vías de la ciudad. Se hace necesario mejorar el sistema de rutas en nuestra ciudad. Con base en investigaciones de demanda, se ha propuesto reestructurar el sistema de servicios planteando alternativas al sistema de rutas que pueden tener por resultado, no solamente un mejor servicio para el usuario por reducción del tiempo de viaje, sino también una mayor en la rentabilidad en transporte, por una más racional utilización de los equipos.

Siendo el transporte urbano un servicio público a pesar de estar delegada su prestación en los particulares, es necesario que el Estado mantenga la responsabilidad sobre el mismo regulando la ruta, las tarifas y los subsidios; por lo tanto, deben contar con mecanismos de intervención que deben efectuarse sobre los servicios en sí, pues en ocasiones se intervienen las empresas pero no el servicio que prestan, haciendo por tanto, inocua la acción del Estado. Se hace necesario la racionalización de rutas, vías exclusivas para buses, etc. Lo importante es poner en práctica todas ellas antes de entrar a comprometerse en sistemas de transporte excesivamente costosos para el pequeño porcentaje que puede movilizar.

Algunas empresas de transporte urbano de pasajeros en Barranquilla comparten diferentes rutas entre sí, lo que hace más difícil la organización del servicio que prestan, ya que es difícil coordinar todos los aspectos referentes a rutas, tiempo de recorrido y lo que es

más importante, conocer la verdadera demanda que existe en determinadas rutas. El servicio de transporte urbano en Barranquilla cuenta con un total de 53 rutas que deben recorrer completamente la ciudad.

Las rutas son un factor muy importante dentro del tráfico, es necesario analizar cómo se plantea una ruta. Desafortunadamente éstas no son debidamente planeadas y es por esta razón que hay sectores de la ciudad que no cuentan con un buen servicio de transporte urbano, mientras que en otros sectores se presenta una saturación de vehículos. Esto nos demuestra la falta de organización y planeación que existe en el área del transporte urbano en la ciudad de Barranquilla.

Aquí se propone que es posible mejorar radicalmente la calidad del transporte urbano en Barranquilla apoyándose más en una reorganización del sistema de transporte actual, que en masivos proyectos de inversión.

4. ANALISIS EMPIRICO-DESCRIPTIVOS DE LAS DEMANDAS SOCIALES DE LOS CONDUCTORES DE TRANSPORTE PUBLICO EN BARRANQUILLA

TABLA 1. Edad. Grado de Escolaridad.

Los siguientes son los datos correspondientes a las encuestas realizadas en el curso de nuestra investigación acerca del transporte masivo de la ciudad de Barranquilla, y la ingerencia del Trabajo Social con una encuesta practicada a los conductores del transporte urbano de la ciudad en torno a un cuestionario de preguntas donde se destacan tanto las variables nominales propias de toda investigación social como las variables fundamentales que tienen que ver con el tema en cuestión.

La encuesta tiene como característica general que fué respondida por un 100% de la población encuestada.

La Tabla 1 tiene que ver con el cruce de las variables edad con el grado de escolaridad. El grupo de edades de conductores que oscilan entre 18 y 30 años está constituido por un 24% que se discrimina en cuanto a grado de escolaridad de la siguiente manera :

TABLA 1. Edad - Grado de escolaridad

GRADO EDAD	PRIMARIOS		SECUNDARIOS		TECNICOS		UNIVERSITARIOS		T O T A L	
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
18 - 30	19	12.66	15	10			2	13.3	36	24.0
31 - 43	69	46.00	20	13.3	5	33.3			94	62.6
44 - 56	17	11.33	1	0.66	2	1.33			20	13.3
T O T A L	105		36		7		2		150	

El 12.66% sólo ha alcanzado los niveles de estudios primarios, el 10% ha accedido a algunos grados de estudios secundarios y, sorprendentemente, el 13.3% tiene algún nivel de escolaridad superior o universitario.

En lo que respecta al grupo de edades que oscilan entre 31 y 43 años, es decir, al grupo de edad de los conductores maduros, están constituidos globalmente por un 62.6% y se discriminan en la siguiente forma: el 46% de los encuestados solo ha cursado estudios primarios. El 13.34% ha realizado estudios secundarios y el 33.3% ha cursado estudios técnicos y vocacionales, en este rubro no encontramos ningún conductor que haya tenido algún nivel de educación superior.

El grupo de edades de 44 a 56 años está conformado por un 13.3% que se distribuye así:

Un 11.33% de conductores que solamente ha cursado niveles elementales 0.66% de quienes han accedido a nivel secundario y el 1.33% de quienes han cursado algún estudio técnico o vocacional. En general nuestra muestra no tuvo reportes de conductores de 56 años, más el punto que podemos inferir inicialmente es que este nivel de edades se desplaza a otro tipo de ocupaciones que demanden menos esfuerzo físico; de todas formas, es protuberante en todos los casos de conductores el bajo nivel de escolaridad que existe y por lo general, una concentración de reportes en la educación primaria.

Estos datos que hemos señalado y que reflejan el nivel de escolaridad de los conductores en general, nos obligan a pensar, en primera instancia, que las relaciones entre usuario y conductor no son buenas como en efecto se observa en la práctica cotidiana; teniendo en cuenta que el ser humano es complejo en cualquiera de las dimensiones que se observe. Se requiere de un conocimiento para poder entender sus estados emotivos y psicológicos. Si tenemos en cuenta que los conductores transportan cantidades de personas diariamente, deberíamos entender que para un trato tan personal éste debería tener un alto grado de escolaridad para que pueda darse ese entendimiento y comprensión que el usuario reclama, sin embargo, la sistematización de datos nos ha arrojado una cifra sorprendente sobre la escolaridad de los conductores que obligan a éstos a tomar posiciones agresivas. Ante la falta de comprensión, y entendimiento acerca del servicio que ellos prestan, sobre la seguridad que deben brindar al transeúnte y la comunidad en general.

Lo anterior nos ubica como Trabajadores Sociales en una posición de defensa ante el gremio mismo y el usuario del servicio para poder entrar a intervenir en el seno de esta problemática referente al trato del conductor hacia el usuario, y de éste al conductor.

Tabla 2. Estado Civil por nivel de ingreso.

NIVEL EDAD	9.200-17.000		18.000-26.000		27.000-35.000		T O T A L	
	#	%	#	%	#	%	#	%
1 Soltero	16	10.66					16	10.66
2 Casado	72	48.00	5	3.33	3	2	80	53.33
3 Viudo	2	1.33					2	1.33
4 Unión Libre	43	28.66	2	1.33	1	0.66	46	30.65
5 Separado	6	4.00					6	4.00
T O T A L	139	88.65	7	4.66	4	2.	150	95.97

UNIVERSIDAD SIMÓN BOLÍVAR
BIBLIOTECA JOSÉ MARTÍ
DIRECCIÓN

TABLA 2. Estado civil por nivel de ingreso.

En la Tabla 2 se complementa la información anterior pero se mide el estado civil con el nivel de ingreso, se han escogido las expresiones habituales de estado civil: solteros, casados, viudos, unión libre y separados y se asociaron con los siguientes niveles de ingreso a partir del mínimo de \$9.200.00 a \$17.000.00, \$18.000.00 a \$26.000.00 y \$27.000.00 a \$35.000.00 por considerar que éstos son los topes normales de la ocupación de conductores en nuestro medio; de esa manera encontramos las siguientes relaciones: los conductores solteros que presuntamente tendrían menores obligaciones están ubicados en el nivel de ingreso No. 1, constituyendo éste el 10.66% los cuales ganan de \$9.200.00 a \$17.000.00; de igual forma este nivel de ingreso tiene una constitución del 48% de personas casadas, 1.33% de viudos, de 28.66% de unión libre y el 4% de separados para constituir un 88.65% de personas en el nivel inferior, es decir, entre \$9.200.00 y \$17.000. lo que es dramático y preocupante, máximo si se tiene en cuenta que hay una buena proporción de personas con obligaciones incluidos desde luego los solteros.

El nivel de ingreso No. 2 que oscila entre \$18.000.00 y \$26.000 está representado de la siguiente manera: un 3.33% de personas que ganan entre \$18.000.00 y \$26.000.00 y son casados y constituyen el 3.33% y 1.33% de unión libre que devengan el salario anotado para constituir globalmente el 4.66% por lo que hace al nivel de ingreso No. 3 de \$27.000.00 a \$35.000.00; solamente tiene una expresión del 2% y el

personal de uniones libres con un 0.66% globalmente encontramos que el personal de solteros constituye el 10.66%, el de casados 53.33%, el de viudos el 1.33%, el de uniones libres 30.65% y el de separados el 4%.

De todas formas, alrededor del 90% constituyen personas con algún tipo de obligaciones de carácter conyugal, y si a esto sumamos que los solteros también suelen tener compromisos de carácter familiar ya sea con la madre, hermanos etc., pueden manifestar lo preocupante que significa para nosotros los promedios de ingresos de estas personas, máxime si se tiene en cuenta que diariamente perciben de \$285.00, proporción irrisoria si se representa en términos mensuales.

Teniendo en cuenta todos los elementos anteriores tenemos que entender que el conductor es de los grupos sociales, uno de los más golpeados por el capitalismo de aquí que es entendible la posición que asumen ellos al conducir un bus y todo lo que implica el ganar un poco más en forma directa a través del servicio que prestan, porque para poder atender obligaciones de familia y personales se tienen que ver obligaciones de familia y personales se tienen que ver obligados a hacer diferentes acciones para conseguir para su subsistencia y la de su familia.

TABLA 3. Tiempo de Trabajo por tipo de contratación

UNIVERSIDAD SIMÓN BOLÍVAR
BIBLIOTECA JOSÉ MARTÍ
DIRECCIÓN

TIPO TIEMPO						
	#	%	#	%	#	%
a. 1 - 5	45	30.00	1	0.66	46	30.66
b. 6 -10	83	55.33	5	3.33	88	58.66
c. 11-15	8	5.33	3	2.00	11	7.33
d. 16-20	1	0.66	3	2.00	4	2.66
e. 21-más	1	0.66			1	0.66
TOTAL	138	98.98	12	7.99	150	100.0

TABLA 4. Servicios Médicos

	BUENOS							
	#	%	#	%	#	%	#	%
1. Empresa			3	2.00			3	2.00
2. Seguro	54	36.9	85	56.66	6	4.0	145	96.67
3. No recibe			2	1.33			2	1.33
TOTAL	54	36.9	90	59.99	6	4.0	150	100

TABLAS 3, 4 y 10.

La tabla 4 hace referencia al tipo de vinculación que tienen los conductores con la empresa y al tipo de contratación que ostentan.

La Tabla nos muestra por sí sola que el conductor no es la persona que se deja jubilar en este oficio, por lo menos en lo que hace referencia a la conducción de buses, porque dentro de las propuestas obtenidas a este tipo de preguntas sí encontramos que el mayor tiempo de vinculación no pasa de los 10 años; así mismo establece la tabla que las relaciones laborales existentes entre conductor y patrón es siempre de tipo formal, los datos de informalidad dentro de las relaciones patrón-conductor se deben a que es el mismo conductor el dueño del bus que maneja, o en muchos casos se debe a una vinculación ocasional por la ausencia de cualquier conductor con una relación legal establecida.

El conductor con unas relaciones formales tiene unas prestaciones sociales como cualquier trabajador salvo el subsidio que se paga a los hijos a través de alguna caja de compensación.

Las opiniones sobre prestaciones sociales referente a salud fueron recogidas y dentro de las manifestaciones expresas tenemos: expresó estar afiliados al seguro social y dentro de las opiniones expresadas tenemos: el 55.3% manifestó que este servicio era regular y el 4.0 por ciento expresó que eran malos.

Las empresas transportadoras no pueden estar aisladas de las disposiciones laborales expedidas por el gobierno, de ahí que al tener ellos vinculados trabajadores a su empresa necesariamente tienen que vincularlos al seguro social y con ello salva la responsabilidad de cualquier accidentalidad a que se ve sometido el conductor.

Ya hemos señalado en párrafos anteriores que el conductor se ve sometido a constantes presiones de tiempo; esto implica una ocupación permanente sin descanso y en consecuencia, es de suponer un desgaste desde el punto de vista físico, lo que implica un deterioro en el aspecto de salud, sin embargo, el gremio de conductores es -por su poco tiempo disponible- el que menos utiliza el servicio del seguro.

Un porcentaje menos significativo, 1.33%, manifiesta no estar afiliado al Seguro, pero cataloga el servicio de atención que le da la empresa como regular (Ver Tabla 4).

Es notorio en este tipo de empresas, donde existe una vinculación de 1 a 15 años inclusive de servicio, que se dé un estímulo o se capacite en cualquier área de tal manera que se pueda promover al empleado a una capacitación para una mejor relación entre el usuario y el conductor y entre ellos mismos.

Desde el punto de vista de Trabajo Social es un campo inexplorado pero que ofrece mucho, puesto que hay en juego una serie de situacio

TABLA 5. Modalidad del Contrato de Trabajo

UNIVERSIDAD SIMON BOLIVAR
BIBLIOTECA JOSE MARTI
DIRECCION

MODALIDAD	#	%	TOTAL	
	#	%	#	%
1. Anual	17	11.33	17	11.33
2. Indefinido	132	88.00	132	88.00
3. Eventual	1	0.66	1	0.66
TOTAL	150	99.99	150	99.99

TABLA 6. Conocimiento de nuevas disposiciones y opiniones sobre
salario mínimo

OPINA		S I		N O		T O T A L	
CONOCE		#	%	#	%	#	%
1	Muy de acuerdo	7	4.66	1	0.66	8	5.32
2	De acuerdo	23	15.33	3	2.00	26	17.33
3	Indeciso	20	13.33	2	1.33	22	14.66
4	En desacuerdo	87	51.33	5	3.33	92	54.66
5	Muy en desacuerdo	1	0.66	1	0.66	2	1.32
TOTAL		138	84.65	12	7.98	150	93.29

La tabla 6 tiene que ver con el conocimiento acerca de las disposiciones de los conductores.

El 84.65% manifiesta conocer las disposiciones del decreto desde este punto de vista, a veces no se entiende como los conductores se ven presionados para mantener, en esas circunstancias lesivas, su descrimir profesional, por tal razón, quisiéramos complementar esta pregunta inquiriendo acerca de la opinión del salario mínimo, es así como el 5.32% solamente se manifiesta de acuerdo con el salario mínimo exigido por el Gobierno a los patronos, el 17.33% se mostró de acuerdo, solo y así mismo existe una amplia mayoría de personas que están indecisas, un 14.66% o un desacuerdo, el 54.66% está muy en desacuerdo, el 1.32 que sucede básicamente.

Interpretamos que se trata de una actitud de expectativa acerca de las nuevas medidas gubernamentales, en tanto no conocen suficientemente las disposiciones o reglamentaciones para hacerla cumplir. Por otra parte, se observa con cierto temor el salario mínimo y la presión ejercida sobre los patronos por cuanto se teme por la estabilidad laboral, dada la carencia de una inserción muy sólida en la empresa.

También resulta los viejos modelos de conducción de un trabajo y que es la producción, más concretamente en este caso el número de pasajeros transportados los que harían el promedio de ingreso diario. También el criterio sería el número de viajes, desde este punto

de vista parece que los conductores están bastante familiarizados con el sistema de la llamada guerra del centavo; por esto prefieren el control de tiempo y constituye para ellos su habitual atmósfera, por esto no pretenden cambiarla por la incierta perspectiva de un salario mínimo que quizá no les reporte a ellos, según presumen, ningún tipo de afianzamiento económico. Precisamente, en torno a este temor de jornada laboral quisimos construir la tabla 7.

TABLA 7. Aspiraciones

VENTAJAS/DESVENTAJAS			T O T A L	
	#	%	#	%
1. Para otro trabajo	8	4.76	8	4.76
2. Descansar	27	16.07	27	16.07
3. Descanso estudio-hogar	57	33.93	57	33.93
4. Más de 8 horas ganan más	38	22.62	38	22.62
5. Ganan menos	35	20.83	35	20.83
6. Explotación	3	17.86	3	17.86
T O T A L	168	116.07	168	116.07

Se pregunta qué ventajas podría representar para los conductores el actual horario y qué desventajas la respuesta de carácter oficial el Decreto aludido; en ese sentido encontramos que una mayoría de personas se pronuncia porque el nuevo horario presuntamente daría posibilidad para el descanso, estudio o el hogar, es decir, el horario de las 10 horas y el de idéntica forma un 16.07% simplemente la vincula con la posibilidad del descanso, es decir, dada la gran intensidad de trabajo que tiene la jornada exigida que desempeña y el 4.76% manifiesta su horario permitirá dedicarse eventualmente a otro trabajo, pero es una minoría evidente.

Pero en cuanto a la cuarta posibilidad el 22% considera que trabajando más de ocho horas, lo que significaría una desventaja acudir a esta jornada fija. Dentro de las desventajas también se señalan que por el nuevo sistema ganan menos y se comportan el 20.83% de las expresiones y el 7.86% de éstos recogen las opiniones de quienes consideran que evidentemente hay más explotación. Qué sucede desde este punto de vista? Sucede que existe más abundante expresión de personas en contra del cambio de los horarios, es decir, de las exageradas jornadas de trabajo desde que los vincula al desmedro salarial.

Es de anotar, sin embargo, que dentro de las respuestas dadas no hay una que relacione el estricto horario con el deterioro personal, lo que significa que la preocupación por el desgaste del ser humano no tiene ningún sentido para los conductores. Ha primado dentro

de las respuestas dadas que el más alto porcentaje fue para señalar que un horario más flexible le darían la oportunidad de descansar, estudiar o simplemente estar en el hogar, pero a pesar de ello, no se observa que se incline a un desarrollo por el mejoramiento del ser humano.

TABLA 8. Razones aducidas por los Conductores para Incrementar la Velocidad

RAZONES ADUCIDAS	#	%	#	%
1. Buscar pasajeros	93	63.33	95	63.33
2. No perder viajes	28	18.66	28	16.66
3. Cumplimiento	27	18.00	27	18.00
T O T A L	150	97.99	150	97.99

La Tabla 8 tiene que ver con las razones para el incremento de la velocidad, ésta busca establecer la relación del conductor con el pasajero en busca de la reducción de la accidentalidad y de las condiciones mínimas de comodidad y bienestar del usuario, desde el punto de vista las razones esgrimidas para el incremento de la velocidad, tiene que ver con la búsqueda del pasajero 63.33% quizá en lo que se suele llamar la guerra del centavo para llegar primero a los paraderos. También el 16.66% considera

que la velocidad se debe a la necesidad de no perder viajes, es decir, de no sufrir ninguna sanción o castigo al llegar al control de tiempo; de igual manera se pronuncia el 18% de conductores quienes sostienen que es por cumplimiento.

De todas formas es importante señalar que se reconoce por parte de los conductores esas oscilaciones abruptas de velocidades que se traducen en incomodidades para el pasajero. Si existiera un sistema organizado dentro del despacho y se hiciera conciencia al conductor de la gran responsabilidad que él tiene, porque el ser humano es importante y merece respeto, seguramente se tendría otra actitud y se hubiese respondido de otra manera. Pero el conductor ha demostrado con estas respuestas que no tiene el menor respeto por el ser humano y que le importa más las exigencias de su trabajo aunque con ello tenga que acabar con muchas vidas.

TABLA 9. Participa la Empresa en Educación y Capacitación

	#	%	#	%	#	%
1. Incidencia a los hijos de los conductores	5	3.33	85	56.66	90	59.99
2. No educación a los hijos de los conductores	5	3.33	55	36.66	60	39.99
T O T A L	10	6.66	140	93.32	150	99.98

La Tabla 9 se refiere a si la empresa participa en la educación y la capacitación, el 93.32% considera que la empresa no participa en la capacitación de los conductores, ni en algunas áreas vinculadas a su práctica y tampoco se vincula a la educación de los hijos de los propios conductores, o de algún miembro de la familia, en un 36.66% de expresiones un 56.66% reconoce que capacita a los conductores, definitivamente para nosotros es decisiva, el 93.32% de reportes que afirman que no existe relación entre la empresa y el conductor conducente a buscar nuevas oportunidades de capacitación. También es decisiva para nosotras, el 59.99% de quienes afirman lo contrario, conviene indagar más estos aspectos para entender la verdadera relación y la posible participación nuestra en la modificación de estas situaciones.

TABLA 10. Actividades en el tiempo libre

	#	%	T O T A L	#	%
1. Descanso	65	38.01	65	39.01	
2. Mar	2	1.17	2	1.17	
3. Fútbol	3	1.75	3	1.75	
4. Leer	35	20.47	35	20.47	
5. Televisión	22	12.87	22	12.87	
6. Cine	2	1.17	2	1.17	
7. Otros	42	24.56	42	24.56	
T O T A L	171	100.00	171	100.00	

Un 24.56% de los conductores señalan que su forma de recrearse es otra, es decir, que tácitamente reconocen no vincularse al descanso, ni al mar, ni al fútbol, ni a leer, ni a ver televisión, ni al cine, es decir, que por eliminación podría pensarse que sería el alcohol y la recreación poco creativa la que primaría en el cuerpo de conductores. Sin embargo, existe un 38.01% de expresiones que se refieren al descanso como forma de recreación, pero a nuestro juicio, es una forma pasiva de recrearse. Por otra parte, existe una importante manifestación del 20.47% de quienes consideran que la lectura es su principal actividad, así mismo el 12.87% manifiesta que mirar televisión es otra de sus posibilidades de esparcimiento. Sin embargo, como hemos visto, siguen siendo formas pasivas de recreación y de los conductores que no se vinculan en alguna medida al descanso.

Por otra parte, existen proporciones menores de expresiones en torno a quienes buscan ir a cine en 1.17%, a fútbol 1.75%, al mar 1.17%, conviene que el Trabajador Social tenga en cuenta estos datos para programar y definir las actividades recreativas de los conductores empleados.

UNIVERSIDAD SIMÓN BOLÍVAR
BIBLIOTECA JOSÉ MARTÍ
DIRECCIÓN

TABLA 11. Participa la empresa en recreación. Realiza actividades con la familia

	S I		N O		T O T A L	
	#	%	#	%	#	%
SI PARTICIPA	30	30.00	30	20.00	60	40.00
NO PARTICIPA	40	26.66	50	33.3	90	59.99
T O T A L	70	46.66	80	53.33	150	99.9

La Tabla 11 se refiere a si la empresa participa en la recreación y si los conductores realizan actividades conjuntas con su familia; el 59.99% de conductores encuestados respondió que la empresa no participa en medida alguna en la recreación y solo el 40% reconoció su participación quizá debido a que se vincula o se cree que la participación de la empresa es la participación de alguno de los compañeros en la recreación conjunta, ya sea conmiendo licor, asistiendo a fiestas conjuntas, programas, etc.

Por otra parte, encontramos que el 46% de conductores entrevistados, que es minoritario, reconoció que sí realiza alguna actividad recreativa con su familia.

En términos generales, se observa que existe una deleznable opinión sobre la recreación, una baja organización de este aspecto que es

negativa del balance que podemos hacer acerca de la situación de los conductores que nos espera como Trabajadores Sociales. La programación de algunos eventos y trazar algunas metas en este ámbito para los conductores.

TABLA 12. Necesidades del Gremio

NECESIDADES	#	%	#	%	#	%
1. Servicios Sanitarios	7	1.00	27	12.79	27	12.79
2. Casino	14	2.00	24	11.37	24	11.37
3. Terminal de Buses	13	3.00	18	8.53	18	8.53
4. Capacitación	8	4.00	15	7.11	15	7.11
5. Cooperativa	6	5.00	13	6.16	13	6.16
6. Organización	63	6.00	69	32.70	69	32.70
7. Buen trato	12	7.00	17	8.06	17	8.06
8. Salario Inadecuado	18	8.00	28	13.27	28	13.27
9. Otros	5	9.00	15	7.11	25	7.11
T O T A L	146		211	107.11	211	107.11

La Tabla 12 se refiere a las necesidades del gremio que son jerarquizadas de la siguiente manera :

Básicamente se pide en un 32.70% la organización del gremio, el 13% de las expresiones recogidas se refiere a la denuncia de los salarios inadecuados. También existen expresiones en términos de servicios sanitarios, es decir, de condiciones locativas en los terminales de 12.79%, el 11.37% que es también significativo e importante para nosotras como Trabajadoras Sociales, manifiesta la necesidad de un casino comedor en los terminales de buses, el 8.53% se manifestaron expresamente por la necesidad de un terminal de buses en la ciudad que brinde comodidades a los conductores y a los pasajeros desde luego el 7.11% se reparte simétricamente entre quienes necesitan capacitación a quienes demanden otro tipo de aspectos gremiales.

Por otra parte, existen otras expresiones tales como 8.06% de quienes reclamen mejor trato, tanto por parte de los usuarios como por parte de los patronos y esta expresión nos define en gran medida las demandas sociales, culturales y económicas de los conductores expresados en la Tabla hay que tener en cuenta desde el punto de vista del Trabajo Social, algunos aspectos básicos, tales como casino, capacitación, cooperativa que tiene una buena expresión en un 6.16% y en fin, estos aspectos señalados en la Tabla, por cuanto significan tareas importantes y urgentes a realizar, en el ámbito de la organización de los conductores.

UNIVERSIDAD VENEZOLANA
BIBLIOTECA JOSÉ MARTÍ
DIRECCIÓN

5. INTERVENCION DEL TRABAJADOR SOCIAL EN EL AREA DEL TRANSPORTE URBANO

La intervención del Trabajador Social en el transporte urbano podría parecer en un principio poco razonable y hasta podría decirse incluso que existe una incongruencia entre los propósitos de la profesión y ese confuso mundo del movimiento del pasajero. Sin embargo, si se analiza al respecto, sobre el hecho de que el transporte moviliza contingentes humanos para la producción y circulación, es entonces cuando se comprende que existe una situación problemática ante ésta y que por lo tanto, requiere del quehacer profesional del Trabajador Social, buscando las medidas o alternativas de su actuación, procurando, en esta forma, una convergencia entre los servicios de transporte y el indispensable bienestar, tanto de los usuarios como de los conductores.

Una visión analítica del problema que nos hemos planteado nos revela que existen muchas situaciones que reclaman la intervención de instancias estatales proveedoras de servicios de consumo colectivo.

Si nos referimos al conductor de buses hemos comprobado que no existen prominentes deficiencias en sus condiciones contractuales, en su jornada de trabajo excesivamente larga y pesada, así como un

precario acceso a los sistemas de educación, salud y recreación.

En lo que respecta al usuario de transporte se observa que no dispone de pautas de orientación para la armónica utilización del servicio, las condiciones de incomodidad se une el medio de que existen evidentes riesgos y amenazas contra la seguridad del pasajero, que podrían evitarse con la intervención rápida y oportuna del Trabajador Social, quien podría trazar ya sea a partir de las instituciones reguladoras del transporte o, en el marco de empresas privadas de movilización masiva, campañas de motivación, concientización acerca del significado de la interacción humana, tan alejada del mundo extraño e individualista del usuario del Transporte. Y es que si en alguna rama de la actividad humana es comprensible el supremo propósito de la socialización del Bienestar, es en el campo del transporte donde el contacto permanente puede convertirse en solidaridad para el mejoramiento de la calidad de los servicios.

Además de las consideraciones de orden filosófico que hemos esbozado, cabrían otras de orden teórico que ilustren las tendencias actuales de la profesión. Hoy en día comienza a surgir una perspectiva de macroactuación vinculada, por ejemplo, con el establecimiento de las políticas de bienestar social en los diferentes campos de actuación profesional en el cual debe desempeñarse hoy en día.

Para ser coherentes con estas posibilidades que comienzan a abrirse, se desarrolla por parte del Trabajo Social un esfuerzo, en el sentido

de aprender la globalidad, tratando de actuar en otros campos nuevos en los cuales puede hacer su intervención social nuestra disciplina como lo es el transporte, campo en el cual no se había pensado anteriormente, intervenir en forma profesional. Pero nuestra Tesis de Grado demostrará la importancia del accionar del Trabajo social en dicha situación problemática.

Es así como se presentarán los niveles de actuación del Trabajo Social tanto en nivel intramural como el extramural. Igualmente, no solo para los conductores, sino también a la familia de éstos y a los usuarios, es decir, al público o comunidad en general, no olvidando, desde luego, a las empresas transportadoras.

En la investigación realizada se ha podido observar que son innumerales los problemas sociales y económicos que presenta este gremio de asalariados. Teniendo una visión clara de cuáles son los problemas que afectan al gremio se tratará de buscar una solución adecuada a cada uno dándole un orden prioritario.

Dentro de las necesidades sentidas por los conductores de la ciudad de Barranquilla, podemos citar los siguientes :

- Capacitación para los conductores, de acuerdo a las necesidades e intereses no sólo en el campo educacional, sino también en el técnico, extendiéndolo a su familia y a la comunidad.
- Establecer un Casino-Comedor en la Terminal de Buses, donde

puedan facilitarle a precios cómodos los alimentos, ya que por el horario de trabajo pesado no es posible llegar a sus hogares a hacer su respectivo descanso mientras llega el turno de salida del bus. Este Casino debe contar con servicios sanitarios adecuados.

- Creación de una Cooperativa donde los conductores y su familia puedan conseguir artículos a precios cómodos, tanto de alimentos como de ropa y calzado.

- No hay ningún tipo de actividad recreativa, ni para el conductor y su familia, donde puedan reunirse los fines de semana y poder relacionarse unos con otros, es decir, el conductor y su familia con las demás familias, llevándose a cabo eventos deportivos, culturales y sociales, lográndose así la integración inter-familiar.

- Buscar la forma de evitar la explotación a la que son sometidos, haciendo que se cumplan las ocho horas de trabajo establecidas por la ley y no más de ellas, como le sucede a este gremio.

- El Trabajador Social, teniendo en cuenta todas estas necesidades manifestadas por la población de conductores de la ciudad de Barranquilla, ha elaborado un plan de Trabajo.

5.1 INTERVENCIÓN DEL TRABAJO SOCIAL INSTITUCIONAL (MICRO-ACTUACIÓN)

En este nivel institucional el Trabajador Social desempeñará su

papel o quehacer profesional desde dos niveles: el nivel intramural y el extramural.

5.1.1 Nivel Intramural

A este nivel se trabajará directamente con los conductores, el gobierno nacional y transportadores, llevado a cabo funciones y actividades necesarias para satisfacer esas necesidades sentidas en este gremio y su familia de la mejor manera posible.

En este nivel se ha diseñado el siguiente Plan de Trabajo a desarrollar en una Empresa de Transportes Urbanos:

PROGRAMA DE CAPACITACION Y RECREACION EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE URBANO

Justificación

La intervención profesional debe situarse en el contexto de los recursos públicos y privados contemplados para satisfacer las necesidades colectivas, en este caso "El Transporte", tenemos que ver con el Estado, los transportadores y los usuarios, todo lo que se refiere a éste, ya que se basa en las políticas sociales establecidas por el Gobierno, se tratará de buscar de una manera consciente acciones, plantear y desarrollar procesos que procuren cambios en las relaciones conflictivas.

En este sentido puede afirmarse que el Trabajador Social debe incorporarse al sector del transporte, ya que este campo de acción brinda una serie de elementos, los cuales permitirán gestar una serie de acciones encaminadas a lograr el bienestar socializado.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, el Trabajador Social elaborará una programación basándose en los resultados arrojados por la encuesta aplicada a los conductores. La función del Trabajador Social debe consistir, en este caso, en la atenuación de determinadas situaciones de carencia como son : recreación, educación, concientización del gremio, del usuario, conductores y su familia, Para esto realizará una serie de programas siguiendo un orden de prioridades de cada sector incluyendo sus proyectos y respectivas actividades.

OBJETIVOS GENERALES

- Propiciar el bienestar socio-económico y cultural del conductor y su familia, mediante acciones tendientes a lograr su autorealización, para mejorar sus condiciones.
- Capacitar al conductor y su familia a través de un proceso educativo crítico-analítico que permita a estos entender su problemática y generar acciones tendientes a mejorarlas.
- Contribuir para que el conductor sea el encargado de llevar y mejorar su nivel de vida a través del desarrollo de sus potenciali

dades.

- Buscar el mejoramiento de las condiciones de trabajo del conductor mediante la solución de necesidades urgentes.

OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Tratar de satisfacer las necesidades primarias manifestadas por la comunidad de conductores mediante los programas que conduzcan al desarrollo social de éstos.
- Integrar la familia del conductor a la empresa por medio de actividades educativas y recreativas donde interactúen el conductor, su familia y todos los empleados de la empresa transportadora.
- Organizar un casino comedor a través de una serie de alternativas que permitan la materialización de éste.

PROYECTO No. 1 : CAPACITACION AL CONDUCTOR Y EDUCACION MASIVA A LA COMUNIDAD

Se ha comprobado suficientemente que un alto porcentaje de la población que labora en las empresas de transportes presentan grandes deficiencias educacionales. Es necesario, en consecuencia, darle al conductor una capacitación social básica y una capacitación técnica básica.

Una educación social básica que salga necesariamente de una selección temática de acuerdo a intereses y prioridad de tal manera que logremos llegar al objetivo planteado.

Una educación técnica básica que capacite al conductor para prevenir situaciones referentes a accidentalidad y mejorar su calidad de conductor. Estos deben estar basados en cursos tales como : mecánica automotriz, primeros auxilios, seguridad social, etc.

La programación educativa se hará extensiva hacia la familia del conductor promoviendo la participación activa de la empresa.

Esta educación se debe hacer extensiva a la comunidad, teniendo en cuenta que en su mayoría los usuarios carecen de una adecuada formación cívica, lo que incide necesariamente en el mal uso del servicio del transporte público. A la comunidad hay que educarla para que analice y tome conciencia de la necesidad de cambiar dentro de los estamentos actuales para hacer del transporte un servicio del pueblo y para el pueblo.

Proyectamos como respuesta a esta problemática, una campaña masiva de educación a la comunidad a través de los medios de comunicación, de organizaciones gremiales, establecimientos educativos, entidades publicitarias y las entidades estatales encargadas de organizar y controlar el transporte.

Esta capacitación debe estar basada en conocimientos sobre señalización, cruces peatonales, señales de tránsito, lugares de recogida y descenso de pasajeros, fijación de salida, etc. Lo anterior incidirá para el logro de un mejor y más rápido servicio.

ACTIVIDADES DEL PROYECTO Nº 1

1. Presentación del proyecto a personal directivo de la empresa, INTRA, Tránsito, patronos, conductores y usuarios.
2. Motivación del personal: empresarios, conductores, familias y comunidad.
3. Organización y selección del personal de acuerdo a las necesidades.
4. Ejecución del proyecto.
5. Determinar las diversas actividades que se van a realizar.
6. Proyección de la campaña hacia las escuelas primarias, colegios de bachillerato, universidades e instituciones.
7. Diseño de vallas, volantes, cartillas ilustrativas, etc.
8. Organización de cursos instructivos tanto a peatones como a

conductores.

9. Reorganizar el sistema del servicio para los usuarios con el fin de agilizarlos y mejorarlos.

10. Dinámicas grupales.

11. Organizar y coordinar la campaña con las siguientes instituciones: INTRA, Tránsito, Universidades, agencias de publicidad y Guías Scouts.

12. Evaluación permanente de las diversas actividades a fin de reorientar aquellos aspectos que se estimen necesarios.

RECURSOS

Recursos Humanos: La comunidad de conductores, el Trabajador Social, los usuarios, instructores, los empresarios, estudiantes de las diferentes universidades, estudiantes de bachillerato, familia de los conductores, estudiantes de primaria, Guías Scouts.

Recursos Institucionales: La empresa transportadora, SENA, INTRA, Secretaría de Educación, universidades, escuelas y colegios.

Recursos Materiales: Papelería en general, implementos necesarios, salones de clase, material didáctico, muebles, tiza, tableros.

Recursos Financieros: Los aportes de la empresa transportadora para la realización del proyecto, las instituciones de gobierno que están relacionadas con el transporte.

La duración dependerá del interés que el conductor le ponga a este programa.

Seguridad Social: irá intercalada con los cursos de capacitación.

Educación a la Comunidad: Se iniciará paralelamente con los programas de capacitación a los conductores.

PROYECTO Nº 2 : CASINO Y RECREACION

Uno de los gremios que se encuentran generalmente al margen de la recreación y esparcimiento es el conductor, por sus mismas características laborales se vé obligado a trabajar los domingos y días feriados, de ahí que se hace necesario la creación de un programa de recreación teniendo presente la disponibilidad de tiempo del conductor.

Conviene para la ejecución de un plan de esta naturaleza, contar siempre con las exigencias y demandas del núcleo familiar. A nivel de la terminal de buses por rutas debe contemplarse la construcción de un casino comedor que cuente con espacios necesarios para poder dotarlo de biblioteca, enfermería, sala múltiple, baños, salones

de juegos, etc. Esto se hace necesario dado las características ocupacionales del conductor, los cuales afecta el horario normal de la toma de alimentos de nuestra sociedad. El conductor muchas veces desayuna y come en horas diferentes a las normales, otras veces almuerza nada más, en la mayoría de los casos la alimentación la compran en lugares cercanos a los sitios de despacho, otras veces son los familiares quienes le proporcionan los alimentos.

Teniendo en cuenta lo anterior se plantea la necesidad de construir un Casino-comedor que permita la adquisición de alimentos en forma más barata y fácil al horario del conductor.

ACTIVIDADES DEL PROYECTO Nº 2

1. Presentación del proyecto a patronos y conductores.
2. Motivación y divulgación del programa.
3. Formación de un comité que se encargue de la viabilidad del proyecto y su ejecución.
4. Estudiar el lugar adecuado para la construcción del casino.
5. Reuniones periódicas con los comités.
6. Selección del personal encargado de la dirección de los Comités

de trabajo.

7. Organización de los diferentes Comités, de acuerdo a las preferencias y capacidades personales, delegándoles funciones y responsabilidades a cada uno.
8. Campaña Pro-consecución de los elementos deportivos necesarios.
9. Crear las sedes recreacionales a través de las empresas transportadoras.
10. Establecer comunicación con los organismos encargados de fomentar la recreación y el deporte.
11. Programar y ejecutar intercambios deportivos.
12. Evaluación del proyecto y presentación de resultados a conductores y empresarios.

RECURSOS

Humanos: La comunidad de conductores, el Trabajador Social, instructores, los empresarios, ingenieros, arquitectos.

Institucionales: La empresa transportadora, COLDEPORTES, Cajas de

Compensación Familiar.

Materiales: Papelería en general, implementos necesarios, salones, canchas, muebles.

Financieros : Los recursos de la empresa transportadora para la realización del proyecto y demás instituciones que estén relacionadas con el transporte.

Tiempo : Un (1) año.

5.1.2 Nivel Extramural

En este aspecto podemos tomar en cuenta a los usuarios y a la familia de los conductores; para desarrollar programas o actividades que redunden en su propio beneficio, siendo la intervención del Trabajador Social en el aspecto educativo y prevención de accidentes a los miembros de la sociedad en general.

5.1.2.1 Usuario

El Trabajador Social debe crear una conciencia social para que adquiera una disciplina social en lo que se refiere a las normas de tránsito establecidas y obtener así resultados que vayan en pro de su bienestar social.

El Trabajador Social debe hacer campañas a la comunidad por los medios de comunicación que tenga a su alcance, sobre la señalización de cruces peatonales, señales de tránsito, el establecimiento de filas en los paraderos y la salida por la puerta trasera y así poder exigir su mejor servicio, en su propio beneficio.

- Hacer campañas a nivel de organizaciones de base y organizaciones sindicales que existan en la ciudad, para que éstos exijan a las empresas transportadoras un buen estado del parque automotor.

- Promover los establecimientos educativos, la formación de los grupos de patrulla escolar, para que ésta se encargue de ayudar a la correcta utilización de las señales de tránsito.

- La creación de un parque de recreación donde se encuentren las distintas señales de tránsito establecidas para que los niños se vayan familiarizando, sepan utilizarlas y le sirva como ejemplo. Evitar el hacinamiento en los buses, tratar al conductor como persona humana y observando las normas elementales de recreación.

En el presente tema se analizará el factor tráfico de la población dentro del transporte urbano de pasajeros en Barranquilla. De esto se desprende que los obreros, casi en su totalidad, deben tomar un bus para llegar al centro y luego otro para llegar a la vía 40, lugar donde se encuentra la mayoría de las empresas donde laboran, esto encarece por un lado el servicio del transporte urbano y lo

hace por el otro más retardado, lo mismo ocurre con los escolares, que tienen que asistir a sus planteles educativos para escuchar clases, los cuales deben tomar dos buses en su recorrido.

En un sentido más amplio las características de tipo ocupacional se reflejan en la situación relativa dentro de la cual se encuentra la población como factor productivo. También es sabido que las personas con una alta jerarquía dentro de las empresas (gerentes, accionistas, etc.), los cuales pertenecen a los estratos de mayor poder económico (barrios del norte) satisfacen sus necesidades de transporte por lo general por medio de vehículos privados constituyéndose así en un bajo porcentaje del total de la población, transportada por el citado servicio.

Los empleados (población de medianos recursos económicos) que habita en los barrios del centro, nor-occidente y nor-oriental, posee ciertas peculiaridades:

- Que por carecer de medios de locomoción propios, debe recurrir a otros tales como buses y busetas.
- Que por cuestiones motivacionales y de satisfacción de la escala de necesidades se convierten en usuarios principales del servicio de taxis y busetas y en última instancia del servicio de buses.

La clase obrera o de escasos recursos económicos (barrios del sur)

se convierte, por ende, en la principal utilizadora del servicio colectivo de buses y es aquí donde debe existir la mayor racionalidad en la mayor movilidad, esto debido a que los obreros poseen normas laborales rígidas, principalmente en cuanto a horarios y jornadas de trabajo se refiere.

Lo anterior expuesto nos conduce a pensar que en el fondo lo que se requiere es la implementación de un sistema de transporte masivo que garantice su efectividad con sistemas ágiles y novedosos que bien podría considerar la utilización del río para movilizar a los trabajadores hacia sus centros de trabajo. Solo así podría el usuario disponer de unas condiciones decorosas de bienestar.

5.2 INTERVENCION DEL TRABAJADOR SOCIAL EN PLANEACION URBANA (MACRO-ACTUACION)

El Trabajador Social entraría a formar parte de la elaboración, planeación y ejecución de planes a corto y largo plazo que conlleven a la solución de problemas en el campo del transporte urbano. El Trabajador Social debe participar en esto como un miembro más del equipo multidisciplinario que constituya para tal fin. Se exige, por tanto, de este grupo estudios y acciones tales como:

- Organizar campañas tendientes a dar mantenimiento a las calles de la ciudad debido a que hay algunas de ellas completamente intran-sitables.

- Pensar en el descongestionamiento de algunas vías (20 de Julio y Calle 30) para evitar problemas que repercuten tanto en el usuario como en los conductores.
- Exigirle a un gremio tan importante como es el del transporte urbano que remuevan los equipos del parque automotor, en busca de eficiencia y buena calidad en la prestación de servicios para un bienestar del usuario y seguridad de los peatones.
- El establecimiento de la puerta trasera como medio de prevención de accidentes y mayor comodidad del usuario.
- Establecimiento de taxis colectivos con los que tendría mayor cobertura el usuario y poder llegar a su puesto de trabajo o estudio con mayor rapidez, comodidad y seguridad social.
- Propiciar la adopción de disposiciones que sean favorables a los conductores en el caso de incurrir en delitos (accidentes de tránsito ocasionados por fallas mecánicas, exceso de velocidad, imprudencia del usuario), y establecer la condena de acuerdo al delito cometido.
- Organizar grupos tendientes a velar por el buen estado de visibilidad de los señales de tránsito para poder exigirle a los conductores su cumplimiento.

- Eliminación del control de tiempo como mecanismo empresarial y adopción de medidas que no exijan exceso de velocidad y viceversa.
- La construcción del terminal de transportes y las condiciones de seguridad que generaría para el conductor aseguraría una mayor disposición de éste para su despliegue laboral.
- Se requiere implementar el servicio de un auxiliar del conductor que se ocupe del cobro del servicio y la colaboración del pasajero.
- Definición de criterios mínimos de selección de los conductores y personal de servicio para que éstos dispongan de elementos de relaciones humanas indispensables en toda profesión.
- Desembotellamiento urbano de la ciudad, ya que existe una inadecuada y deficiente planificación de las rutas que deben seguir utilizando todas las mismas calles (calle 30 y carrera 45), dificultando la circulación de otros automóviles particulares y comerciales.

Todos estos aspectos negativos en la prestación del servicio de transporte urbano tiene que soportarlo el usuario, siempre con la esperanza de que se tomen medidas y así poder gozar de un regular servicio. El conductor es la persona a cuya responsabilidad se le asigna la prestación del servicio, es por esto que las empresas de transporte urbano al contratar un conductor deben tener en cuenta algunas normas elementales de relación, es así como podemos observar

que en ninguna de las empresas hay un mínimo grado de preparación académica o cultural por parte de las personas que les toca atender a la totalidad de su clientela.

No es raro apreciar a lo largo de un recorrido malos tratos por parte del conductor hacia los pasajeros, al igual que una apatía en la prestación del buen servicio de los ciudadanos.

Podemos así llegar a la conclusión de que estos malos tratos hacia los usuarios y la negligencia de la prestación de un buen servicio tiene como causa principal, por una parte, la poca preparación del conductor y por otro lado, existen algunos factores tales como el exceso de trabajo y que hay conductores que laboran de 10 hasta 12 horas diarias existiendo un aspecto psicológico y un estado de tensión nerviosa explicable debido a la congestión en la vía, el tiempo de que dispone para realizar un recorrido determinado.

Todos estos aspectos que son necesarios tener en cuenta al hacer una planificación en la prestación del servicio de transporte masivo en el área urbana de la ciudad de Barranquilla.

Saludamos con beneplácito el hecho de que hoy, cuando llegamos al epílogo de nuestro trabajo investigativo, una Misión Japonesa emprende un estudio ambicioso para la racionalización y el reordenamiento del transporte en Barranquilla, lo que ha de redundar en el bienestar final del usuario.

6. CONCLUSIONES

Una vez realizada nuestra investigación estamos en condiciones de concluir:

- Se ha comprobado con suficiencia que existe un caos y una anarquía en la prestación del servicio de transporte público masivo en Barranquilla. La irracionalidad de este servicio reside en esencia en el carácter privado que exhibe la industria y en la ineficiencia de las políticas e instituciones encargadas de su regulación.
- El principal factor de irracionalidad, reside en la transferencia del subsidio a los propietarios por parte del Estado, que significa erogaciones excesivas para beneficio exclusivo de particulares.
- La crisis del transporte colombiano afecta no solo a los usuarios del servicio, sino también al gremio de conductores asalariados.
- Los usuarios del transporte urbano se verán sometidos tanto a la zozobra constante de las alzas de tarifas, como el racionamiento, incomodidad o peligro propio de un sistema basado en la ganancia.

7. RECOMENDACIONES

De acuerdo con las conclusiones expuestas, nos permitimos recomendar:

- Adelantar estudios que conduzcan a la nacionalización del transporte urbano, utilizando un modelo que consta de varias etapas, en las cuales se profundizará paulatinamente la ingerencia del Estado en la prestación y racionalización del servicio.
- Se debe insistir en un desmonte paulatino del sistema de subsidios procediendo a la adquisición del parque automotor por parte del Estado que contratará los costos de operación, repuestos, e impondrá tarifas que no lesionen la economía del usuario.
- En lo inmediato y aún con el sistema, se debe exigir a los transportadores el cumplimiento de la jornada laboral de ocho horas, a tiempo que se ha de reconocer todos los aditamentos prestacionales, contratación indefinida, estabilidad laboral y salarios justos para los conductores.
- Es importante trazar planes de orientación y bienestar, tanto para el usuario del transporte masivo como para los conductores.

Para los primeros, se impone inducirlos a un uso correcto y disciplinado del servicio, que ha de modificar su diseño de funcionamiento para garantizar eficiencia y comodidad, y para el segundo grupo se requiere dotarlos de condiciones que permitan su armónico desenvolvimiento laboral, sin los sobresaltos del sistema de control urgente.

- Es imprescindible la construcción de una terminal de transporte urbano, concebida no sólo para la erradicación del flujo vehicular a partir de un punto de convergencia, sino para el descanso del conductor y la espera cómoda del usuario.

- El Trabajador Social tiene un campo de acción importante en la rama del transporte urbano, tanto a nivel de las instituciones oficiales reguladoras del servicio como en las empresas privadas que actualmente lo prestan. En las primeras puede participar en el diseño y ejecución de políticas y programas de bienestar, orientación y educación del usuario, del conductor y del personal administrativo y en el ambiente privado puede desempeñarse a nivel empresarial o en el gremio de conductores para desplegarse en su campo profesional.

- Existe la necesidad de constituir un Ministerio del Transporte que se encargue exclusivamente de los problemas de ese ramo.

BIBLIOGRAFIA

ANDER EGG, Ezequiel. Técnicas de Investigación Social. 19 ed. Buenos Aires, Humanitas, 1979

-----, Diccionario de Trabajo Social. Buenos Aires, Humanitas, 1971.

-----, Metodología del Trabajador Social. 4 ed. Barcelona, El Ateneo, 1976.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADISTICAS -DANE-. Colombia Estadística. De pasajeros. Bogotá, 1982.

-----, Transporte en 1981. Boletín Mensual de Estadística. Bogotá, 1981.

-----, Transporte urbano de pasajeros. 1975-1980.

EL HERALDO. Agosto 3 y 5 de 1982 y Agosto 5 de 1983.

EL TIEMPO. Separata del periódico. Marzo 9 de 1983.

FORERO, Teófilo. El transporte, dependencia extranjera y explotación inhumana del trabajador. Bogotá, Colombia Nueva, 1972.

GARCIA, Augusto. Los transportes en Colombia. Bogotá, Suramericana, 1972.

FREIRE, Paulo. Cambio. Bogotá, América Latina, 1980.

INSTITUTO GEOGRAFICO AGUSTIN CODAZZI. Monografía del Departamento del Atlántico, 1970.

INSTITUTO NACIONAL DE TRANSPORTE Y TRANSITO -INTRA-. Estudio de Organización y Administración del Transporte urbano en Bogotá. Bogotá, Estudio OAT, 1976.

PARDINAS, Felipe. Metodología y técnicas de investigación en Ciencias Sociales. 17 ed. Barcelona, Grijalbo, 1980

PRATT FAIRCHILD, Henry. Diccionario de Sociología. 2 ed. Mexico, Fondo de Cultura Económica, 1970.

TORRES DIAZ, Jorge. Cuaderno de Trabajo Social No. 2 Metodología del Trabajo Social. Barranquilla, 1985

ZHAMIN, Borisov y MAKAROV, A. Diccionario de Economía Política. Enciclopedia Juvenil Planeta No. 1. Barcelona, Planeta, 1979.

Revistas :

TRABAJO SOCIAL. Publicación especializada en el estudio de procesos y políticas sociales. No. 16. Julio-Septiembre. Bogotá, 1982.

REVISTA DE TRABAJO SOCIAL. Procesos de Políticas Sociales. No. 19. Mayo-Agosto. Bogotá, 1983

----- . Procesos y Políticas Sociales. No. 21. Bogotá, Noviembre 1984.

REVISTA DE TRABAJO SOCIAL. Acción Crítica. No. 6. Lima, 1979.

UNIVERSIDAD
BIBLIOTECA JOSE MARTI
DIRECCION

A N E X O S

1. DISEÑO DE INVESTIGACION

1.1 FORMULACION DEL PROBLEMA

El transporte urbano constituye uno de los mecanismos básicos de la moderna sociedad capitalista, se articula a los procesos de movilización de los agentes de la producción y de los componentes del proceso circulatorio, es por tanto, factor indispensable para la realización de la mercancía y por tanto, no se vincula indirectamente a la extracción de plusvalía.

Los destinatarios de los servicios de transporte masivo almenos en los países dependientes de América Latina, son los miembros del proletariado y las fracciones inferiores de la pequeña burguesía moderna, que no tienen acceso a los medios privados e individuales de locomoción, son entonces los niveles inferiores de la escala de salarios los que tienen que disponer de recursos para la movilización diaria, cuando las empresas no proporcionan directamente dicho servicio.

De todas formas, el transporte colectivo tiene por su propio objeto un sentido y una función social que cumplir.

Es a partir de aquí que un profesional de las Ciencias Sociales puede incursionar en el área problemática del transporte e iniciar la apertura de un campo hasta ahora reservado únicamente a técnicos e ingenieros, puesto que es indiscutible el carácter de servicio público que asume el transporte colectivo.

El Trabajador Social tiene una función que cumplir en la investigación y búsqueda de caminos y soluciones que se vinculan al bienestar social y el campo de la movilización masiva aún inexplorado por estos profesionales, al menos en nuestro medio, ofrece perspectivas importantes.

Son ostensibles los problemas que aquejan el transporte colectivo en los centros urbanos caóticos de nuestras ciudades colombianas, en gran medida éstos están determinados en principio por el carácter privado que asume la prestación del servicio que conlleva, desde luego, una necesidad de alta ganancia y rentabilidad por parte de los propietarios de buses, que presionan habitualmente a un gobierno desarmado legalmente para intervenir el sector. El gran poderío de los gremios de propietarios de buses en el país, que constituye un verdadero monopolio, se manifiesta en las continuas alzas del servicio que suele justificar en las oscilaciones y en las crisis de los combustibles e insumos.

La tendencia alcista del transporte afecta indiscutiblemente a los usuarios del servicio que se localiza en los niveles de ingresos

mínimos y no alcanzan a ser auxiliados por el irrisorio subsidio que pagan las empresas donde se encuentran vinculados; ésto para no hablar de la gran proporción de desempleados, subempleados y trabajadores independientes que no disponen de ningún esfuerzo económico para asimilar las continuas alzas.

Por otra parte, el alto costo del transporte que representa para los niveles de salarios mínimos alrededor de \$9.261.00 mensual, se torna discriminatorio para amplios núcleos de la población, al punto que hoy se han generalizado las tarifas diferenciales entre buses y busetas, transporte sin subsidio con la tendencia hacia la generalización de modalidades no intervenidas por el Estado y los transportadores, el carácter político social que asume el sistema subsidiado y las implicaciones presupuestales que representa.

Existen otra serie de problemas ligados a los procesos de urbanización acelerada del país y al crecimiento desigual entre el parque automotor colectivo y la población; así mismo, se destaca que el carácter ideológico de la sociedad de consumo que da prioridad al transporte. Adicionalmente a estos elementos, se conjugan deficiencias en las redes viales de la ciudad, en los extensos recorridos motivados por el interés en la recolección de mayor número de usuarios que se traducen en molestias y demoras, agravados por la congestión de gentes hacinadas en los incómodos buses.

Escenas que así planteadas las cosas existe una gama de problemas

que ofrecen perfiles para el análisis del transporte y la intervención del Trabajador Social en esta área, a partir de aquí nos formulamos algunos interrogantes sobre los que gira nuestra investigación:

- La irracionalidad de la prestación de servicios de transporte en Colombia, se deriva del carácter privado de la organización del sector?

- Qué tendencias seguirá el sistema tarifario del transporte en Colombia?

- Será factible la implementación de soluciones de transporte masivo alternas a los tradicionales en la ciudad de Barranquilla?

- Se pueden medir los impactos económicos y las opiniones de la comunidad acerca de este tema?

- Qué papel corresponde al Trabajador Social ante la crisis del transporte y en qué medida puede vincularse a la comunidad del usuario?

- Existe un campo de acción institucional definido en el área del transporte para el Trabajador Social?

1.2 JUSTIFICACION

El presente trabajo tiene un sentido porque posibilita al Trabajador Social la incursión en un campo amplio, novedoso y lleno de perspectivas de servicio.

Es sabido que el transporte es uno de los aspectos vitales de la sociedad moderna. Las grandes ciudades requieren la movilización de sus habitantes a sus sitios de trabajo, y esta labor, que debería ser placentera y confortable puesto que el trabajador actúa en la transformación y generación de las riquezas que está llena de dificultades, incomodidades y peligros, hacinamientos, irresponsabilidad de los conductores, pésimo estado de un buen número de unidades del parque automotor, altas velocidades debida a sistemas de control de tiempo, etc., constituye el drama diario de los ciudadanos trabajadores que tienen que acudir a este servicio público administrado por propietarios privados.

Es hora de proponer soluciones radicales al problema comunitario del transporte en el país y la ciudad, porque si bien la crisis es general, existen otras ciudades que la han afrontado sin mayor fortuna.

Barranquilla carece de buenas vías de comunicación, no dispone de transporte y, además, como todo el país, no dispone de información sobre su potencial de usuarios ni sobre las necesidades colectivas de la comunidad.

Por otra parte, el usuario de la ciudad no exhibe disciplina social que permita soportar el hacinamiento. Existen campañas de concientización que puede desarrollar el Trabajador Social, dirigidas al público y a los conductores para la armonización de sus relaciones, partiendo de la base de la necesidad de la nacionalización de este servicio y la eliminación del lucro privado en él. Indagar socioeconómicamente acerca del impacto que ejercen las alzas desmedidas habituales e interrogar acerca de las posibilidades de instauración de sistemas alternos más dinámicos. Todo lo expuesto, justifica el presente trabajo.

1.3 OBJETIVOS

1.3.1 Generales

- Detectar los diversos factores negativos de los servicios del transporte actual para sustentar propuestas de adopción de alternativas nuevas.
- Establecer para el Trabajador Social alternativas de intervención en el transporte mediante el conocimiento de la problemática de éste.

1.3.2 Específicos

- Elaborar un programa de acción que permita mejorar las necesidades sociales del conductor.

- Proponer innovaciones dentro de los servicios que redunden en el bienestar de los usuarios de la ciudad.
- Suscitar la adhesión ciudadana para la adquisición de disciplina social colectiva en el uso del transporte.
- Proponer alternativas de acción a corto plazo con el fin de lograr cambios en la correcta utilización del transporte.

1.4 DELIMITACION

1.4.1 Espacial

Centramos nuestra atención en el área urbana de la ciudad de Barranquilla, lugar donde analizaremos los problemas y alternativas del transporte masivo (servicio público).

1.4.2 Temporal

Adscribimos nuestro análisis a la coyuntura del Frente Nacional, acentuando el interés en las políticas de transporte durante el Cuatrienio 1978-1982 y a la evolución del parque automotor de servicio público masivo, los reajustes del costo en el pasaje, en los gastos fijos de los propietarios privados, los subsidios, etc.

1.5 LIMITACIONES

Es evidente que un trabajo que incursiona en un campo novedoso tiene tropiezos iniciales propios de la escasez de bibliografía, la orientación en la problemática, el difícil acceso a las instituciones comprometidas, etc.

Adicionalmente a éstas se mencionan las dificultades obvias de los trabajos académicos, tales como limitaciones de tiempo, la escasez de recursos, etc., además en nuestra especialidad existe un gran vacío de literatura respecto a lo propuesto.

1.6 METODOLOGIA

1.6.1 Método

Emplearemos elementos metodológicos del método científico, que tiene como base los criterios de la lógica dialéctica que asume una posición totalizante respecto a los fenómenos de la sociedad, planteando su interdependencia y determinación por la instancia económica. Así mismo, utilizaremos los procedimientos lógicos clásicos como la inducción y la deducción, el análisis, la síntesis, contradicción, etc. La particularidad del transporte entiende ligada a los procesos generales del capitalismo deformado del país y su solución total en gran parte depende de su cambio estructural.

1.6.2 Técnicas

Se utilizarán los instrumentos técnicos del nivel empírico de la investigación, tales como la entrevista estructurada a informantes claves, el muestreo probabilístico, los cuadros de correlación, escalas de actitudes, etc.

1.7 HIPOTESIS

La baja calidad de los servicios de transporte público masivo están originados principalmente en el carácter privado que asume esta industria en Colombia.

1.7.1 Operacionalización de Variables

1.7.1.1 Variable Dependiente

Carácter privado de la industria del transporte.

INDICADORES

- Tendencia a la maximización de la ganancia.
- Incentivos salariales individuales a conductores (control de tiempo).
- Subsidios a propietarios.
- Carestía de insumos (repuestos, gasolina).

- Falta de directrices y planeación oficial.

1.7.1.2 Variable Independiente

Baja calidad en los transportes.

INDICADORES

- Hacinamiento de pasajeros.
- Velocidad e inseguridad del usuario.
- Congestionamiento de vías.
- Alza periódica del transporte.
- Mal estado del parque automotor.
- Falta de organización en el transporte.

1.8 MARCO CONCEPTUAL

ESTRUCTURA SOCIAL: En general, la palabra abarca el modo como está dispuesta la sociedad. Hace referencia al conjunto de relaciones relativamente estables que se dan en una sociedad, de modo que el cambio en uno de sus aspectos o de sus relaciones supone cambios correlativos. Por consiguiente, el cambio de una estructura social solo puede darse mediante un salto cualitativo.

DESARROLLO SOCIAL: Es todo lo que hace referencia a todo lo que

tiene por finalidad mejorar directamente los niveles de vida de la población, mediante la utilización de los resultados de la actividad económica.

INSUMO: Son los factores que intervienen en la producción de bienes y/o requiere fuerzas de trabajo, capital y materia prima.

INSUMOS VARIABLES: Es la fuerza de trabajo.

INSUMOS FIJOS: Es el capital y la tierra.

USUARIOS: Las personas que emplean ciertos servicios y disfrutan el uso de algo.

PRODUCCION: Creación, elaboración, cosa producida, producción del suelo, suma de los productos del suelo o de la industria.

PLANEAMIENTO URBANO: Es la planeación de cada uno de los problemas que puede brindar la ciudad.

TARIFAS: Precio fijo que se paga muy a menudo en los servicios públicos y que varía directamente con la cantidad del servicio consumido.

PARQUE AUTOMOTOR: El parque automotor es el que está constituido por el número de vehículos disponibles para prestar el servicio de

transporte urbano.

DEMANDA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO: Es la cantidad de vehículos que presta el servicio de transporte urbano.

TAXIS Y BUSES: Vehículos automotores que sirven como medio de transporte urbano; estos servicios a menudo están regidos por tarifas y en el caso de los buses, por tarifas y rutas determinadas.

ruta: Se define como ruta a la dirección o derrotero para un viaje, itinerario o camino; la ruta es uno de los factores más importantes en el transporte y de ella depende en gran parte el costo, la calidad, los ingresos y la utilidad de éste.

TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS: Es un importantísimo auxiliar del intercambio, es un movimiento o movilización de un grupo de personas en vehículos circulando por rutas seleccionadas y de acuerdo con horarios fijos.

TRAFICO: Se refiere a la circulación de vehículos automotores o cualquier clase de vehículos por calles y carreras de una ciudad o pueblo.

MAXIMIZACIÓN DE LA GANANCIA: Es la mayor ganancia que se obtiene en un período determinado por parte de una empresa, compañía o negocio cualquiera.

TRANSPORTE: Es cualquier medio locomotor de que se vale el hombre para trasladarse de un lugar a otro; también trasladar mercancías o productos.

MEDIOS DE CONSUMO COLECTIVO: Son aquellos que tienen una demanda directa y masiva en el mercado.

SERVICIO COLECTIVO: Es aquel que prestan empresas o compañías de transporte urbano en las capitales y ciudades del país.