

PROBLEMAS SOCIALES QUE SE GENERAN A PARTIR
DE LAS DEFICIENCIAS DE TRANSPORTE URBANO
EN LA CIUDAD DE BARRANQUILLA

BERMUDEZ AREVALO MARLIN
MENDOZA ROVALDO BELKYS
RUEDA CORREA LUZ MARINA

CORPORACION EDUCATIVA MAYOR DEL DESARROLLO
SIMON BOLIVAR
FACULTAD DE TRABAJO SOCIAL
BARRANQUILLA DE 1.986

PROBLEMAS SOCIALES QUE SE GENERAN A PARTIR
DE LAS DEFICIENCIAS DE TRANSPORTE URBANO
EN LA CIUDAD DE BARRANQUILLA

BERMUDEZ AREVALO MARLIN
MENDOZA RIVALDO BELKYS
RUEDA CORREA LUZ MARINA

Trabajo de Grado presentado
como requisito parcial para
optar al título de TRABAJA-
DORA SOCIAL.

Asesor: Dr. Jorge Bolívar

CORPORACION EDUCATIVA MAYOR DEL DESARROLLO
SIMON BOLIVAR
FACULTAD DE TRABAJO SOCIAL
BARRANQUILLA, DE 1.986

PERSONAL DIRECTIVO

RECTOR

DOCTOR JOSE CONSUEGRA H

VICE RECTOR

DOCTOR JOSE CONSUEGRA BOLIVAR

SECRETARIO GENERAL

DOCTOR RAFAEL BOLAÑO

DECANO

DOCTOR JORGE TORRES D.

VICE DECANO

DOCTOR CARLOS OSORIO T.

SECRETARIA ACADEMICA

DOCTORA MARIA TORRES A.

Nota de Aceptación

Presidente de Tesis

Jurado

Jurado

Barranquilla,

de 1986

AGRADECIMIENTOS

Las autoras agradecen a:

Nuestro Asesor Doctor Jorge Bolívar, quién nos brindó todo su apoyo y por su permanente interés en el desarrollo de nuestro trabajo.

A la Trabajadora Social, Hermencia Sarmiento B. quien con su apoyo y estimulación nos impulsó a la realización de esta.

Al Sena y su Personal de Asesoría de Empresa, Intra y Empresas de Transporte, quienes con su colaboración e informaciones facilitaron nuestra investigación.

Y a todas aquellas personas que de una u otra forma nos ayudaron a la realización de la presente.

DEDICATORIA

La culminación de mis estudios y el título de Trabajadora Social lo dedico a mis padres Dubis y Vicente Bermúdez quienes con su sacrificio y apoyo me motivaron a alcanzar aquellos objetivos que un día me propuse confiando en mis capacidades y a mis abuelos Guillermina y Liborio Bermúdez los cuales brindandome su afecto me impulsaron a continuar y a esforzarme a finalizar mi carrera universitaria.

Marlin.

DEDICATORIA

Una meta más culminó con mucho sacrificio, tenuerias, temores y precisamente hoy que cuanto esfuerzos terminan y cuantas cosas bellas se inician les dedico a mis padres, AUGUSTO Y CECILIA este triunfo obtenido, para que el logro empujado sea fuente de inmensa satisfacción y me permita ser útil a otros como siempre anhelé.

Belkys.

DEDICATORIA

A mis Padres:

Quienes me brindaron su apoyo y aunaron sus esfuerzos, estimulandome a seguir adelante en lo que me he propuesto en la vida. A través de un esfuerzo perdurable lo he logrado hoy; porque ningún ideal se convierte en realidad sin dificultades y sacrificios.

Luz Marina.

TABLA DE CONTENIDO

	Págs.
INTRODUCCION	1
1. ANALISIS GENERAL DE LA ESTRUCTURA SOCIOECONOMICA EN EL CAPITALISMO	6
1.1. EL TRANSPORTE EN LA ESTRUCTURA SOCIAL	15
1.2. EL TRANSPORTE COMO INSTRUMENTO DE PRODUCCION	21
2. EL TRANSPORTE COMO SERVICIO PUBLICO	28
2.1. RESEÑA HISTORICA DEL TRANSPORTE	33
2.2. EL TRANSPORTE COMO SERVICIO PUBLICO EN BARRAN QUILLA	34
3. CALIDAD DEL TRANSPORTE PUBLICO EN BUSES Y BUSE- TAS EN LA CIUDAD DE BARRANQUILLA	48
3.1. INFRAESTRUCTURA FISICA	51
3.2. RUTAS Y COBERTURA	61
3.3. CALIDAD DEL SERVICIO	67
3.4. DEFICIENCIA Y DELIMITACIONES	67
3.5. ANALISIS CRITICOS DE OTROS PROBLEMAS	85
4. EL TRABAJADOR SOCIAL FRENTE A LA PROBLEMÁTICA	

DEL TRANSPORTE	94
4.1. COMUNIDAD Y TRANSPORTE	98
4.2. MARGINALIDAD Y TRANSPORTE	101
4.3. PROPUESTA DE TRABAJO SOCIAL Y LA ORGANIZA CION COMUNITARIA FRENTE A LAS NECESIDADES DEL TRANSPORTE.	103
CONCLUSIONES	110
RECOMENDACIONES	112
BIBLIOGRAFIA	114
ANEXOS	116

LISTA DE TABLA

	Págs.
TABLA No. 1: PUERTA TRASERA	55
TABLA No. 2: TIMBRE	56
TABLA No. 3: PUERTA DE EMERGENCIA	58
TABLA No. 4: ESTADO DE LA SILLETERIA	60
TABLA No. 5: OCUPACION	63
TABLA No. 6: HORARIO COMODO (AM), (PM)	65
TABLA No. 7: CALIDAD DEL SERVICIO	68
TABLA No. 8: INICIACION Y FINANCIACION DEL SERVICIO DE BUSES	70
TABLA No. 9: HORARIO DE SALIDA DEL TRABAJADOR	72

TABLA No. 10: HORARIO DE LLEGADA DEL TRABAJADOR	74
TABLA No. 11: HORARIO DE SALIDA DE LOS ESTUDIANTES	75
TABLA No. 12: HORARIO DE LLEGADA DE LOS ESTUDIANTES	76
TABLA No. 13: HORARIO DE SALIDA DE LAS AMAS DE CASA	78
TABLA No. 14: HORARIO DE LLEGADA DE LAS AMAS DE CASA	79
TABLA No. 15: FRECUENCIA DEL DESPACHO DE BUSES	82
TABLA No. 16: COJE EL BUS EN LA PARADA MAS CERCANA O CAMINA VARIAS CUADRAS	84
TABLA No. 17: PARADA EN EL SITIO SEÑALADO	84
TABLA No. 18: OCUPACION DE TRABAJADORES	87
TABLA No. 19: TRATO DEL CONDUCTOR	88
TABLA No. 20: TRAYECTO QUE REALIZA PARA TOMAR EL BUS	90
TABLA No. 21: EMPRESAS Y RUTAS	93

INTRODUCCION

Los problemas sociales que se generan a partir de las deficiencias del transporte urbano en la ciudad de Barranquilla, se constituye en el tema escogido para desarrollar la tesis de grado como requisito previo para titularnos como Trabajadora Social.

Uno de los propósitos del presente trabajo es desarrollar un análisis detenido de las necesidades y deficiencia del transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Barranquilla para establecer calidades de ese instrumento de producción y su eficiencia en la capital del Departamento del Atlántico.

Aquí las rutas surgen en muchos casos de las ideas visionarias de un empresario y por el deseo de lucrar este medio en comunidades que hasta en ese momento no cuentan con éste servicio. Estas rutas cubren sectores a nivel urbano pero se dan una serie de fenómenos que se presentan como consecuencia del surgimiento de barrios de invasión y nuevas urbanizaciones en las cuales el empresario de manera sagaz trata

de crear nuevas rutas no con la visión de favorecer a dichos moradores sino con el propósito de acrecentar sus intereses y aumentar el monto de su patrimonio.

En la investigación nos hemos planteado los siguientes objetivos:

- Estudiar los diversos factores que influyen y generan las deficiencias del transporte urbano en la prestación del servicio en la comunidad usuaria en la ciudad de Barranquilla.
- Conocer la capacidad del parque automotor con el fin de determinar si satisface a la necesidad de la comunidad usuaria.
- Determinar los factores económicos, políticos y sociales de las deficiencias del transporte urbano que incide en la productividad laboral.
- Detectar y evaluar los servicios que se prestan teniendo en cuenta el estado del parque automotor.

En coordinación con lo anterior se plantea las siguientes

hipótesis

-El desarrollo del capitalismo subdesarrollado y dependiente de nuestro país origina un transporte que al interior de los instrumentos de producción se muestra desorganizado y desplanificado y por lo tanto no satisface las necesidades de la población y del mismo desarrollo capitalista.

-La ausencia de planificación en la estructura de la ciudad de Barranquilla no satisface las necesidades de la población, ni de la industria originando conflictos sociales.

-La deficiente organización de las rutas de transporte en horarios de trabajo ocasionan desorganización en las relaciones productivas.

-La insatisfacción de las necesidades del transporte de la población originan conflictos que conduce a desordenes callejeros y a violencias entre pasajeros y conductores.

El método materialista dialéctico es el escogido para realizar la investigación en la medida en que interrelacionando se las fases sensorial con la lógica en coordinación con la teoría en la práctica se logra pasar del análisis a la pres

la documentación respectiva de las empresas transportadoras y oficinas de tránsito de esta ciudad, se detallan aspectos sobre infraestructura física, rutas, coberturas, calidad del servicio, deficiencias y limitaciones y otras variables al respecto.

Finalmente se enfoca el Trabajo Social frente a la problemática del transporte analizándose variables como comunidad y marginalidad a la vez que se presentan propuestas concretas para la transformación de la realidad en estudio.

Esperamos que al finalizar el trabajo, nuestro estudio haya alcanzado brindar una mayor claridad para la comprensión de la problemática del transporte urbano en buses y busetas y que se logre satisfacer la necesidad de abrir un campo de práctica de Trabajo Social en este sector de servicio hacia la comunidad.

1. ANALISIS GENERAL DE LA ESTRUCTURA SOCIO ECONOMICA EN EL CAPITALISMO

La estructura de la sociedad o estructura social se manifiesta a través de una doble articulación:

Los medios de producción constituidos por el objeto sobre el cual se ejerce un trabajo más los instrumentos de diversa índole: Herramientas, máquinas, equipos, edificios, y la llamada infraestructura básica es decir canales, carreteras, ferrocarriles, medios de transporte y comunicación en general. Sobre estos medios de producción despliega el hombre esa actividad creadora y transformadora tradicionalmente designada con el nombre de fuerza de trabajo. Entonces, fuerza humana de trabajo más los medios de producción integran los factores de producción o fuerza productiva o de producción.

La puesta en actividad de esa fuerza de producción, que experimenta una evolución progresiva, continuada a lo largo de la historia y que en cada época o momento registran un nivel o estado de desarrollo específicos alternos del desarrollo de los instrumentos y medios de trabajo generan o

implican una serie determinable de relaciones entre los hombres (relaciones sociales) que vienen a cristalizar decisivamente en la propiedad o no propiedad, capacidad o no capacidad de disposición, control o faltas de éstas sobre los medios de producción.

A la articulación de éstos dos frentes: Fuerza y relaciones de producción se las conoce como la Estructura Económica de la Sociedad. Económica porque se define en el proceso de transformación y producción de bienes. Sobre esta estructura se levanta el conjunto de las instituciones alrededor de las cuales se desenvuelve la vida social. Esta nueva articulación es designada como super-estructura la cual comprende dos grandes campos: lo jurídico-político y lo ideológico.

Lo jurídico-político es el Estado con el aparato político, es decir las instituciones y medios de administración y control, la burocracia y el ejército y de otro lado los partidos, grupos de presión, asociaciones y frentes políticos; pero también el llamado aparato jurídico, o sea, las reglamentaciones, leyes y prácticas legales más sus recursos, de implementación conforme a los cuales el Estado pretende controlar el conjunto de las relaciones entre sus subditos.

Lo ideológico es el ámbito de las formas determinadas de

conciencia social, la vida intelectual, las formas ideológicas bajo las cuales los hombres adquieren conciencia.

En la teoría marxista de la historia existe la tesis de que unos procesos son determinantes de otros, es decir, que el carácter específico de uno de ellos en un momento dado define la forma y/o el contenido de otro. La forma más general de la teoría sostiene que el estado de desarrollo de los instrumentos de producción o de la infraestructura básica define el nivel general de las fuerzas productivas al cual corresponde un determinado tipo de relaciones de producción.

La teoría marxista de la sociedad sostiene y enfatiza que la coordinación entre las fuerzas productivas y las relaciones de producción al interior de un determinado modo de producción o formación socio-económica no acontece de manera mecánica sino dinámica y que esa dinamización esta dada dentro del contexto de la lucha de clase, ya que las relaciones sociales de producción estan dadas por la coordinación de la humanidad y resulta ser precisamente la clase trabajadora quien dirige las fuerzas productivas, de ahí que no se de un movimiento mecánico sino una acción dinamizante.

En la estructura social de las fuerzas productivas, en cuyo seno esta el trabajo humano y las relaciones de producción

se desarrollan en constantes contradicciones, que dentro de la sociedad dividida en clases son la base del desarrollo social.

Esto quiere decir que en ningún momento puede ni debe verse aislada ni mecánicamente la integración o contradicción fuerzas productivas-relaciones de producción del contexto de la lucha de clases.

Los instrumentos y medios de producción no podrían tener intensificación, variantes dinámicas acorde a situaciones concretas sino estuviese la humanidad en la dirección de las fuerzas productivas, en término amplio y complejo que no pueden ser variados de manera elemental.

En la Sociedad capitalista se presentan variantes en las fuerzas productivas con respecto a las sociedades anteriores, pues el surgimiento del trabajo asalariado y el capital trae consigo implícito mayor dominación donde inclusive la fuerza de trabajo humano se convierte en mercancía.

Para un mayor análisis o comprensión del estudio se debe tener en cuenta que la producción de mercancías va a estar influenciada a su vez por el tipo de desarrollo tecnológico presentado en un momento dado, de esa manera es fácil poder

saber como los medios de transporte de mercancías no son los mismos sino que varían acorde a la infraestructura , tecnología y avance en un país o región determinada.

La mercancía es, en primer término, un objeto externo una cosa apta para satisfacer necesidades humanas, de cualquier clase que ellas sean. El carácter de estas necesidades, el que broten por ejemplo del estómago o de la fantasías, no interesa en lo más mínimo para estos efectos. Ni interesa tampoco desde este punto de vista, como ese objeto satisface las necesidades humanas, si directamente como medio de vida es decir como objeto de disfrute o indirectamente como medio de producción. ¹

Toda mercancía se caracteriza por tener un doble valor, de uso y de cambio. El valor de uso como su nombre lo indica es el que lleva implícito toda mercancía, por el simple hecho de permitir satisfacer una necesidad indistintamente de que la misma sea básica o suntuaria; el valor de cambio o valor únicamente señala la cualidad de un producto para ser cambiado en el comercio por otras mercancías. Aún cuando tanto en los valores de uso como de cambio se encuentran interrelacionado en una complejidad económica.

Es necesario resaltar que en el capitalismo, desde su fase

¹MARX, Carlos. El Capital Crítica de la Economía Política, Vol.I, Fondo de Cultura Económica. Decima Tercera reimpresión. Bogotá, 1977. p.3.

mercantil cuando el comercio de mercancías se incrementa grandemente haciéndose imprescindible un medio de comunicación y producción para el transporte de las mercancías de un lugar a otro.

La mercancía no surge de manera fortuita o accidental, sino que es un proceso que se va desarrollando desde los tiempos prehistóricos hasta la actualidad.

En los albores de la humanidad al no haber división de clases la unidad fuerzas productivas-relaciones de producción tenían implícitos otros contenidos donde no había plusproducto, todo se hacía para una colectividad laborándose con instrumentos de producción toscos.

En la medida en que la sociedad se dividía en clases antagónicas se dan transformaciones en todas las bases económicas (fuerzas productivas-relaciones de producción, objeto de trabajo); esto permite que se vayan dando exigencias en las relaciones comerciales y sociales.

En un proceso desigual las transacciones mercantiles tienen especificaciones diferentes desde cuando la humanidad esclava era considerada una mercancía hasta la época actual, donde no sólo la fuerza de trabajo es mercancía sino la misma ha sido desplazada por la tecnología.

Desde la primera división social por sexo y ocupación se han ido generando otras de manera incesante las que son esencia del fundamento de variaciones tanto en la base económica como en la superestructura ideológica.

El insuficiente nivel del desarrollo de las fuerzas productivas conduce a que la mayoría de los hombres se vea constreñida a preocuparse por el pan de cada día y que quede excluido prácticamente de participar en las demás esferas de la vida social.

Dentro del contexto de las luchas de clases se debe comprender como el mismo desarrollo desigual de la sociedad es determinante para que se den múltiples variaciones y cambios en las fuerzas productivas, este hecho nos va a explicar a manera de ejemplo el porque en la actualidad existen países de capitalismo autónomo, otros dependientes y otros atrazados a manera de colonia, siendo en los dos últimos donde se agravan, es decir se convierten en precarias las condiciones de vida. Llegándose inclusive a situaciones inhumanas por ello solo la lucha organizada y tenáz del proletariado será determinante para que mediante cambios políticos se implementen transformaciones económicas, ya grandes exponentes de la economía marxista han sostenido que la economía es la política concentrada, de ahí que solo una correcta direc -

ción socio-política al interior de las fuerzas productivas le va permitir al proletariado arrancarle al capital las mayores prerrogativas para su bienestar.

Mientras eso no acontezca, mientras se continuen dando las actuales relaciones sociales, cada día una minoría elitista absorberá de manera despiadada las riquezas que le debería corresponder al proletariado, siendo víctima tal como sucede actualmente en muchos lugares de mal nutrición, morbilidad, mortalidad, analfabetismo, drogadicción, delincuencia; que niegan su dignidad de humano. pues la burguesía oprime, explota quedándose con todas las riquezas, este hecho nos permite comprender que si bien la situación es socio-económica, las alternativas o soluciones necesitan obligatoriamente ser de tipo político, pero como quiera que la burguesía le preocupa gravemente que el proletariado se organice pues esto constituiría la base para su destrucción, es por lo que desde el momento en que la sociedad se divide en clases sociales antagónicas las clases dominantes -y más aún en el capitalismo- implementan el aparato ideológico super-estructural representados entre otros en el Estado, ejército, iglesia, fuerzas militares, partidos políticos, organizaciones culturales, religión, educación, costumbres, radio, cine, prensa, televisión; modos para adormecer a los diversos sectores del proletariado a todos los oprimidos y

explotados para que no puedan tener conciencia de sus condiciones de existencia y así sea más fácil la dominación.

El hombre cumple un u otro papel social bajo la influencia de la coacción o de la necesidad cuyo sentido e importancia no estan claros para él y le son indiferentes; los procedimientos, métodos y disposiciones relacionados con su trabajo le son impuestos y se somete a ellos como si se tratara de fuerzas extrañas, cuya fuente y origen no le son comprensibles.

Dentro del accionar de la humanidad en la sociedad se van a presentar variados estados carenciales, problemas y conflictos sociales que dentro del contexto de la lucha de clases van a variar en espacio y tiempo, así, el mismo desarrollo de las fuerzas productivas y relaciones de producción inciden para que las necesidades no permanezcan estáticas, correspondiéndole cumplir a la humanidad múltiples acciones, lo que muchas veces genera una abulia al interior del grupo social viniendo consigo las frustraciones, por lo que se hace necesario que la humanidad tenga una constante orientación social para que mediante la organización tanto con la presión social como con la autogestión se obtenga un mejor nivel de vida.

1.1. EL TRANSPORTE EN LA ESTRUCTURA SOCIAL

El capitalismo se caracteriza por la aparición del trabajo asalariado y el capital el que se incrementa con la revolución industrial a mediados del siglo XVII, donde la máquina se constituye en base determinante para nuevos movimientos entre las fuerzas productivas y las relaciones de producción.

"Toda maquinaria un poco desarrollada se compone de tres partes sustancialmente distintas; El mecanismo de movimiento, el movimiento de transmisión y la máquina de trabajo. La máquina motriz es la fuerza propulsora de todo el mecanismo. Esa máquina puede engendrar su propia fuerza motriz como hace la máquina de vapor, la máquina de aire caliente, máquina electromagnética, etc, o recibir el impulso de una fuerza natural dispuesta al efecto, como la rueda hidráulica del salto de agua, etc. El mecanismo de transmisión compuesto por volantes, ejes, ruedas dentadas, espirales, fustes, cuerdas, correas, comunicaciones y artefactos de las más diversas especies; que regulan el movimiento, lo hacen cambiar de forma, cuando lo es necesario, transformándolo por ejemplo de perpendicular a circular, lo distribuye y transporte a la maquinaria instrumental, estas tienen como función comunicar a la máquina-herramienta el movimiento por medio del cual está sujeto y modela el objeto trazado."².

La maquinaria herramienta trae consigo grandes cambios mediante los cuales se da una mayor explotación del capita-

²-----
IBID, pp.303-304.

lista al trabajador, éste último se pauperisa, mientras el segundo se enriquece, siendo los instrumentos los que van a implementar grandes cambios en el proceso de producción dándose divisiones en la selección del trabajo; predominan do la maquinaria manufacturera donde los productos eran transportados en un lugar a otro por la fuerza humana y luego con la ayuda de tracción animal que disminuían los desgastes de la fuerza muscular.

La maquinaria-herramienta trae consigo en el caso del transporte aspectos positivos para el proceso de producción, se convierte en un auxiliar fundamental para que las personas puedan desarrollar diversos tipos de actividades socio-políticas y culturales.

Enfocando a nivel general el contenido de la maquinaria, tal es el sentido primario de la nota bibliográfica, se debe analizar como todo proceso lleva intrínseco lo contrario, así si bien la maquinaria es un gran avance para la sociedad, la misma trajo consigo desde su surgimiento y con la revolución industrial el desplazamiento de mano de obra, es decir un inmenso ejército de desocupados que constituyen un factor negativo para obtener la colectivización del bienestar.

El avance de la industria manufacturera requiere mayores

exigencias de las fuerzas productivas dándose así variaciones a la estructura que venían predominando respecto a maquinarias aisladas, es decir que anteriormente todo el manejo de un motor como el de la fuerza de trabajo humano se hacían de manera aislada sin coordinación, buscándose variaciones que irían en favor de toda estructura socioeconómica.

De este modo, la industria de maquinarias se fue elevando de un modo espontáneo hasta un nivel material desproporcionando a sus fuerzas. Al llegar a una determinada fase de su desarrollo, esta industria no tuvo más remedio que derrivar la base sobre la que se venían desarrollando y había perfeccionado dentro de su antigua forma para conquistarse una nueva base más adecuada a su propio régimen de producción. Y así como la máquina suelta no salió de su raquitismo mientras sólo se estuvo movida por hombres y el sistema maquinista no pudo desenvolverse libremente mientras las fuerzas motrices conocidas (tracción-animal, el viento incluso el agua) no fueron substituidos por la máquina de vapor, la gran industria no se sobrepuso a las trabas que embarazaban su libre desarrollo mientras su medio de producción característico, la máquina permaneció mediaticada por las fuerza y la pericia personal es decir en tanto que dependió de la fuerza muscular la agudeza visual y la virtuosidad manual con que el obrero especializado en la manufactura, el artesano fuera de ella manejaban sus diminutos instrumentos (3).

Según lo anterior Marx señala como el proceso de la formación y desarrollo de mercancías en la maquinaria capitalista se dan desarrollos desiguales donde surge la necesidad

³-----
IBID, p.312.

del transporte propiamente dicho para el tráfico de mercancías de un lugar a otro, el cual se hacía rudimentariamente mediante la tracción animal, siendo que la producción mercantil exigía medios de transporte más sofisticados. Introdiciéndose en la empresa de hilar y tejer la locomotora de dos patas que alternamente movía un caballo garantizando así el traslado rápido de mercancías.

El desarrollo tecnológico incide para que se den variaciones concretas en los medios de transporte, así es imposible pensar que siempre han existido los buses de la actualidad o que este haya sido principal expresión de transporte, pues se ha dicho que él mismo surgió básicamente para el traslado de mercancías de un lugar a otro donde había que atravesar grandes espacios, esto nos hace suponer a simple vista que fueron grandes embarcaciones fluviales, marítimas y terrestres las que primero incursionaron en nuestra sociedad y en donde se generaron las premisas para su sofisticación. Dentro del contexto del contenido ideológico que se ha dado al trabajo se puede comprender como el mismo desarrollo de igual de la sociedad es determinante para que en unos lugares en materia de transporte se presente tecnología avanzada y en otros atrasada.

Carlos Marx explica en el primer volumen de su obra el Capi

tal Crítica de la Economía Política como las comunicaciones y medios de transporte se constituían en el principal obstáculo para la producción del capital. El apareamiento de barcos fluviales de vapor y los ferrocarriles garantizaron que al inicio del siglo XIX se fuesen superando las trabas y deficiencias presentadas en el proceso de producción y comercialización de mercancías.

De la maquinaria no se pueden separar mecánicamente los medios de transporte, no crean valor, son parte del capital constante que transfieren el producto dentro de la complejidad de las relaciones de producción requiriendo de un mantenimiento y adecuado uso que garantice su estabilidad en un momento determinado.

La industria manufacturera trae consigo variaciones no solo en los instrumentos de producción y trabajo sino también en los mismos medios de producción, así, es imposible que se pueda tomar aislados sin causa y efecto las diversas transformaciones presentadas en la industria capitalista, siendo esta la que exige mayor explotación de las fuerzas laborales, dándose situaciones inhumanas que acrecientan un ejército industrial de reservas.

Los cambios de tecnología en los medios de producción llevan intrínsecas transformaciones y una política determinada,

utilización de mayores riquezas, inversiones a gran escala, siendo esta una de las explicaciones acerca del porque en el proceso manufacturero capitalista se dan variaciones y situaciones casi antagónicas entre sí, sin embargo las condiciones de vida del trabajador en vez de mejorar se empeoran. pues el capitalista lo que desea es un enriquecimiento desenfrenado para lo cual formula las propias leyes y normas de la economía burguesa.

"a. El acortamiento de la distancia geográfica dentro de las diversas fases de producción de una mercancía.

b. El desglose constante de operaciones e intensificación cualitativa de la especialización (por la simplificación del trabajo para cada obrero parcial)

c. El enlace o coordinación orgánica de las distintas y múltiples operaciones en que se subdivide un proceso de producción."⁴

El acortamiento de distancia geográfica la dinamización de acciones cualitativas, la coordinación y tecnificación del proceso de producción requiere mayor complejidad en la estructura.

⁴-----
GARCIA, Antonio. Bases de Economía política, Antología del Pensamiento Económico y Social de América Latina, Vol. IV, Tomo I. Bogotá 1981 p. 145

económica donde los medios de comunicación y de transporte son fundamentales para el impulso de relaciones mercantiles.

Se hace necesario con base a lo anterior entrar a detallar el papel del transporte como instrumento de producción, como elemento imprescindible en el tráfico de mercancías de un lugar a otro.

1.2. EL TRANSPORTE COMO INSTRUMENTO DE PRODUCCION

Desde el momento en que surgen motores por combustión interna, la utilización de la electricidad y la técnica automotriz al servicio del capital se van garantizando la agilización de la producción de mercancías, el tráfico de la misma y el acrecentamiento del mercado capitalista.

El transporte como instrumento de producción se constituye en un elemento fundamental para la economía del país, por que permite y facilita los recursos físicos de los productos y de las personas. Basta con dar un vistazo a los hechos reales de la vida y así darnos cuenta como los cambios de precios en los insumos llevan a que los vehículos de transporte encarezcan sus precios llevando esto como consecuencia a un detrimento de la comunidad.

El transporte además de ser utilizado para trasladar perso

nas y mercancías es al mismo tiempo una actividad personal, un servicio social y una industria. Que dentro de la misma sociedad moderna tanto los vehículos de transporte aéreos como los marítimos, fluviales y terrestres se mueven y actúan con base a derivados del petróleo, así, en un mundo de constantes guerras y presiones sociales a nivel mundial, el oro negro tiene fluctuaciones incesantes en el mercado mundial.

Por este hecho de una u otra manera repercute en el valor de automotores y en el precio de pasajes, lo que a su vez dentro de una cadena interrumpida lleva para que sea mayor el costo de la vida incidiendo esto sobre nuestra economía.

Desde el surgimiento del automóvil en las primeras décadas del siglo XX. instrumento éste que lleva consigo una compleja tecnología en su elaboración, se ha superado el transporte de mercancías y personas en carretilla, carros de tracción animal y otros medios de madera para dar paso a las características de la tecnología actual.

La importancia del automóvil es tal que mientras élites británicas, francesas, alemanas y norteamericanas se apoderan de la construcción de vehículos automotor, el resto del mundo se endeuda ante los organismos financieros e internacionales para adaptarse a los adelantos de la sociedad, a la

que va a permitir facilidad en las actividades de las personas, en su locomoción de un lugar a otro.

El transporte pasa a ser autónomo cuando deja ser un simple acto de traslado de personas o cosas para convertirse en actividad regular de distribución de bienes, servicios y personas, facilita y disminuye en algunos casos la distancia en los factores de producción entre el producto y consumidor, lo cual aumenta y contribuye al desarrollo económico y social del país.

El transporte aunque solamente forma parte del proceso total, tiene un papel de importancia primordial y puede ser considerado como el principal conformador de la estructura física urbana. Las actividades de las personas por necesidad separadas requieren de comunicación (5).

El transporte aparece como una estructura básica en los instrumentos de producción y se ubica a nivel de la infraestructura de la sociedad y como tal es un indicador que puede medir el nivel de crecimiento o desarrollo de una nación.

El transporte es el primer servicio convertido en público

⁵ DUENAS RUIZ, Oscar Jose. Servicios Públicos y Tarifas. Bogotá, 1983, p.36.

para Colombia. No solo a nivel nacional sino también mundial.

Desde el momento en que el vehículo automotor es tomado como instrumento en el proceso capitalista se van a obtener variantes favorables en la economía capitalista se disminuye intensamente tiempo en el traspaso de mercancías de un lugar a otro.

El transporte se constituye en un subsector de la economía capitalista, donde el caso concreto de Colombia de dependencia económica a impedido que la burguesía tenga un control directo sobre él.

En el desarrollo tecnológico de la sociedad capitalista y la empresa del transporte demanda múltiples gastos que están dados no solo en la compra de vehículos, sino en los insumos para su mantenimiento, en las señalizaciones, en la infraestructura de vías, seguridad y prestaciones sociales a los conductores, conllevando a que se requieran grandes erogaciones financieras, por lo que en algunos lugares tal como acontece en Colombia la burguesía a través del Estado se ve imposibilitado de la dirección y control del transporte público.

Lo anterior permite que grandes financistas privados manejen la industria del transporte a su libre albedrío, haciendo in

poner su voluntad en todo momento y lugar, no garantizándose una óptima calidad del servicio, de ahí que tal como sucede en la ciudad de Barranquilla muchos vehículos estén propensos en altos porcentajes a grandes riesgos de accidentalidad, a demás los patrones suspenden el servicio cuando lo desean sin tener en cuenta los perjuicios que le acarrearán a la economía del país y al bienestar ciudadano.

La problemática del transporte como sub-sector de la economía tiene matices agravantes cuando irresponsablemente algunos empresarios se declaran en crisis financiera, sin que el Estado asuma medidas ejemplares mientras que miles de trabajadores, inclusive algunos logran prestar más de veinte años de servicios a la empresa son despedidos sin el pago de ninguna prestación económica tal como sucedió recientemente en el transporte aéreo con la empresa Areocondor.

La situación conflictiva del transporte automotor se hace mayor por el complejo mecanismo de las importaciones donde prácticamente se impide que se obtenga una dotación acorde a situaciones específicas en un momento dado.

Inclusive no habiendo un control sobre marcas, modelos y respectivos insumos de los instrumentos que se requieren.

"Importación de equipos de todas las marcas y modelos imaginables, la adaptación de equipos inadecuados para el servicio al cual se destinan las compras de equipos sin provisión para los repuestos necesarios"(6).

Como una repercusión directa de la calidad de país dominado dependiente, en Colombia existen pocos técnicos en ramas como la automotriz a pesar de existir entidades que como el Sena se encarga de ello. Lo cual se constituye en un obstáculo para que se de el ensamblaje y mantenimiento permanente de vehículos, incidiendo para que el complejo sistema del transporte automotor muchas veces se vea obstruido, disminuido en nuestra realidad. Este hecho lleva a que a nivel nacional en diversas ramas del transporte muchos vehículos son sacados del servicio porque carecen de una pieza que se fabrica en el exterior y debido al lento proceso de las aduanas en Colombia, tales vehículos son dejados a la interperie donde con el correr del tiempo la humedad, agua y calor los convierte en inservibles, sin que existan normas o mecanismos que prevengan tal situación en un momento determinado.

⁶ INSTITUTO NACIONAL DEL TRANSPORTE, Organización Administrativa para el Transporte Administrativo en el Area Metropolitana para Bogotá, Colombia, p.303.

En Colombia controlan el estado del transporte que es de tipo privado, pero donde él en ningún momento retribuye pérdidas, que se dan no por culpa de los empresarios, tal es el caso a nivel nacional cuando los movimientos obreros populares y revolucionarios realizan alguna protesta contra el Estado, por lo regular acuden al incendio o apedreamiento de buses sin que los transportadores sean responsables de las protestas que ellos realizan.

2. EL TRANSPORTE COMO SERVICIO PUBLICO

Al hablar del transporte como servicio público se debe brevemente resaltar el enfoque que sobre ello se tiene.

Se comprende como servicios públicos aquellos aspectos imprescindibles para la vida comunitaria y que necesariamente deben ser del control del gobierno, pues es utópico, imposible que cada familia de manera particular puedan proveer se de ellos, tal es el caso del transporte, energía eléctrica, acueducto, alcantarillado, vigilancia, entre otros.

La atención de los servicios públicos se constituye en una de las funciones inherentes, irrenunciables que le corresponde a todo Estado, pero que el problema de la dependencia económica en los países subdesarrollados lleva a que la burquesía a través del Estado tenga que recurrir a la empresa privada para prestar estos servicios.

Los servicios públicos cobijan por lo regular la satisfacción de necesidades primarias que requieren ser atendidas acorde al desarrollo de la sociedad en la actual etapa, his

tórico.

El transporte como servicio público se materializa en el aéreo, fluvial, marítimo y terrestre, con particularidades concretas en un momento determinado, para cada uno de ellos.

El transporte es tan antiguo como la misma humanidad, pues desde tiempos remotos las bestias constituyen el elemento necesario para comunicarse las personas de una región a otra y transportar mercancías, teniendo una proyección en la medida en que el hierro y otros metales así como las maquinarias de vapor son utilizados en la industria.

El transporte promueve la oferta y la demanda en el sector público, estando esto en relación con la infraestructura empleada, dentro de un sistema socio-económico determinado.

A nivel mundial el Transporte más empleado ha sido desde tiempos antiguos el marítimo y fluvial, pues por medio de él se logra la distribución de mercancías de un lugar a otro, de ahí el porqué se constituye en un servicio público ineludible en la economía de los países organizados.

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

organización del servicio del transporte son las vías y medios o mecanismos empleados, que, aunque muy condicionados por las características geográficas del espacio en que se desarrollen, dependen en última instancia de la política adoptada con anterioridad. Básicamente pueden encuadrarse en las modalidades de transporte terrestre (por ferrocarril o carretera), fluvial, marítimo y aéreo. Su utilización óptima depende de la selección de la modalidad más adecuada para satisfacer sus necesidades más concretas en función de la distancia, el peso, el volumen, la urgencia o la conservación del objeto del transporte, y de la mejor complementación y combinación de todos ellos. Aunque la estructura básica de las redes (lineal, radial, paralela, etc) condicionen en buena medida la evolución de esta actividad, su función se ha ido acomodando a las características del objeto que se ha de trasladar (el transporte de persona, por ejemplo, es muy distinto si es para trasladarse al lugar de trabajo o por motivo de ocio). Un tratamiento aparte merece el transporte urbano cuyo crecimiento plantea cuestiones que sobrepasan la problemática del transporte en sentido estricto (7).

Actualmente el transporte permite el traslado a los lugares de estudio, de trabajo, centros comerciales, recreativos, culturales y cualquier otra actividad de la vida cotidiana, siendo de gran complejidad en su uso lo que debe servir de base para que los gobiernos pusiesen más atención en la prestación del servicio, pero no acontece así puesto que el interés que prima es esencialmente el económico y utilitario fin último del capitalismo.

⁷ DICCIONARIO ENCICLOPEDICO PLANETA. Tomo X, Edit. Planeta, Bogotá, 1979, pp.4744 y 4745.

El transporte como servicio público conlleva a la utilización de capitales por parte del Estado para el mantenimiento del sosten económico, pero en Colombia a excepción del transporte ferroviario, los demás medios son de propiedad privada lo que no deja de generar conflictos socio-económicos, pues las mayorías de las veces prima el interés privado sobre el público.

El transporte público por autobús o microbus al igual que el de taxis se incrementa en Gran Bretaña y Europa desde comienzos del siglo XX de ahí bien pronto se irradia a toda América y resto del mundo.

Las diversas modalidades del transporte urbano constituye una alternativa a las limitantes presentadas por los ferrocarriles y tranvías.

El transporte público se constituye en una necesidad sentida de la población no solo en Colombia sino a nivel general.

El proceso desigual del capitalismo subdesarrollado en América Latina incide para que tal, como acontece en Colombia concretamente el transporte y sus diversas expresiones deje de ser un lujo para convertirse en una necesidad (en antaño quien se movilizaba en taxi o era propietario de él, era con

siderados persona vanidosa).

El proceso migratorio de zonas urbanas lleva a que en las grandes ciudades colombianas se presente el transporte urbano como una necesidad de las personas para transportarse de un lugar a otro, pero la desplanificación urbana trae como lógica consecuencia un caos de este servicio, conflictos de diversos órdenes lo que no es accidental en los desequilibrios dados al interior de la estructura socio política, económica.

Siendo el transporte un servicio público reglamentado por el Estado Colombiano tal como se profundizará más adelante, deberían existir los mecanismos oficiales para garantizar su prestación, pero la crisis socio-económica y la irresponsabilidad de la clase política dirigente lleva a que se carezca de un parque automotor oficial debidamente controlado y vigilado, porque el Estado en ningún momento se ha preocupado por mantener un control directo sobre el transporte.

La importancia vital del transporte debería ser base para que el gobierno de nuestro país lo convirtiera en una empresa estatal, sin embargo al no acontecer esto en Colombia, los grandes empresarios como propietarios de empresas de transporte la manejan a su acomodo facilitando esto para que

sean cada vez mayores los deterioros, calamidades y problemas en este servicio.

2.1. RESEÑA HISTORICA DEL TRANSPORTE

Al hablar sobre la reseña histórica del transporte casi que obligatoriamente hay que remontarse al proceso de descubrimiento, conquista y colonia de América y dentro de ella la provincia de Cartagena de Indias (de la cual Barranquilla hacia parte para esta época), llegaban diversos tipos de embarcaciones desde Europa. lo que facilitó el diseño de ellas en nuestras tierras.

El desarrollo comercial de Colombia (antiguamente Nueva Granada) en los siglos XVII y XVIII permitió que se diseñaran las primeras vías de transporte que fué la ferrea a la vez que por la vías las personas se transportaban en bestias y luego en coches tirados por éstos.

El ferrocarril en la Costa Atlántica fué el primero que después del de Panamá se construyera en nuestro territorio y que indica la forma como el transporte se inició en la zona Norte Colombiana.

En el siglo XIX ya en proceso de independencia Barranquilla

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

En el año 1871, cuando el puerto marítimo estaban en Sabanilla y Puerto Colombia se implementó la comunicación ferrea de Barranquilla con Sabanilla mediante el Ferrocarril KOEMIG WILHELM de la Compañía LLEYD Norte Germánico, una entidad alemana que fué la encargada de proyectar el transporte en nuestro territorio facilitándose el comercio en toda la región.

Con este ferrocarril quedaron de hecho zanjadas las dificultades de la comunicación entre el puerto fluvial y el marítimo que, como se sabe, hasta entonces todo se hacia por el Canal de la Piña y al haber dado al servicio público bastó para que se cumpliera en realidad la condición de puerto habilitado que de años atrás habia concebido extranjeros que hacían el tráfico con Cartagena y de preferencia con Santa Marta comenzaron a establecer su escala en Sabanilla. (8).

2.2. EL TRANSPORTE COMO SERVICIO PUBLICO EN BARRANQUILLA

El 15 de Marzo de 1873 se dió inicio al servicio público popular el coche denominado Guacal, así se dieron las bases

⁸ DE LA ESPRIELLA, Alfredo. 75 años del Departamento del Atlántico, publicaciones comerciales, limitada, Barranquilla, Agosto de 1975, p.9.

para la organización de la compañía de omnibus de Barranquilla, integradas por varios comerciantes de la ciudad quienes la crearon con un capital de \$4.050,00 teniendo como finalidad procurar que los habitantes de la ciudad contase con vehículos de locomoción en forma rápida.

En el transporte se refleja la división clásica así, los coches elegantes y lujosos eran tirados por dos parejas de caballos recorriendo la ciudad desde el centro hasta la parte denominada de Abajo, donde tenían asentamientos empresas de transporte fluvial y terrestre.

En el año 1912 se dan grandes excursiones de automoviles en la medida en que se va expandiendo este servicio y el turismo en Barranquilla.

El tranvía, el Guacal, los asnos y los carros de mulas se constituyen para esa época en la fuente del transporte popular pues la incursión de automotores ya anotadas es básicamente en la clase pudiente, siendo los primeros de ellos los vehículos Ford y Reo.

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

terior del país .

La implementación del tren de bañistas entre Salgar, Puerto Colombia y Barranquilla implementaro el transporte en nuestro territorio el cual se hizo mayor cuando en el año 1918, aviadores norteamericanos realizaron el primer vuelo aéreo entre Barranquilla y Puerto Colombia.

En el año siguiente se trajo a Colombia un avión desarmado para hacer el primero en ensamblarse en Barranquilla y en toda Colombia, esto no acontece de manera accidental sino que esta dado por la ubicación estrategica de la capital del Departamento del Alántico bañada por mar y río, lo que al hacer la única con esta categoria además de ser ciudad septentrional va a permitir que por ella ingrese todo tipo de comercio e industria al resto de la nación, lo que le ha facilitado un puesto de privilegio.

Fué en Barranquilla que por vez primera se elevó un aeroplano contribuyendo para que en el año 1919 se fundase la sociedad colombo-alemana de transporte aéreo SCADTA, siendo su primer presidente Ernesto Cortisoz construyendose para esa época el aereopuerto Lansa en los terrenos donde hoy está ubicado el barrio Simón Bolívar.

En el año 1920 de manera oficial se realiza el primer vuelo del SCADTA, primero en el país con una nave que fué bautizada con el nombre Hidroavión Colombia.

En el año 1921 se inaugura en la ciudad de Barranquilla el edificio de la aduana nacional que si bien aparentemente pareciese no estar vinculado al tema, por el contrario este mecanismo de aduana va a regular los diversos tipos de transporte comercial que se implementan en la región.

En el año 1922 se establecieron por vez primera los primeros garajes y bombas de gasolina en la ciudad de Barranquilla, dos años más tarde, en pleno movimiento de protesta porque se pedía mayor atención al gobierno en el transporte por Bocas de Cenizas la ciudad se enluta cuando Ernesto Cortisoz y el alemán Ernest Von Krohn fallecen al precipitarse a tierra el Tolima A-16. Para este mismo año se inicia la reglamentación de conductores con la emisión de documentos respectivos; ya para esta época la tradicional nevada era sitio popular para lavaderos de carros guacales y camiones, tienen apareamiento los buses marca BROCKWAY.

Los automóviles de lujo NASH fueron utilizados en Barranquilla por el alcalde en el año 1925, para la misma época en que oficialmente se dan los vuelos internacionales a Centro

América, el Caribe, los Estados Unidos, Panamá, Guayaquil y Lima; siendo el primer vuelo comercial internacional que se da en este continente.

El auge del tráfico automotor en Barranquilla incide para que en el año 1926 se instalen señaladores de tráfico accionados por policías con la leyenda pare o siga instalados en los cruces de la calle Jesús, 20 de Julio, Carácas Progreso, Carácas Líbano y Caracas La María. El auge continuó y tres años más tarde se inaugura el primer faro ubicado en el cruce de la calle 37 (calle Jesús) con la carrera 20 de Julio (carrera 43).

Tradicionalmente desde el origen de Barranquilla esta ciudad ha sido conocida como la Arenosa por estar sus vías polvorientas, llenas de arenas. En el año 1930 cuando se dan las primeras pavimentaciones de calles y carreras que facilitan el tráfico de automotores, siendo el primer tramo en pavimentarse, lo que hoy es carrera Líbano (carrera 45) entre las calles 34 (Paseo Bolívar) y 37 (de Jesús).

El tráfico comercial, el transporte de diversas índole entre Barranquilla y Puerto Colombia se ven favorecidos a partir de 1931 cuando se inaugura la carretera entre Barranquilla y Puerto Colombia. Para estos años surgen la segunda em

presa de transporte urbano CUDEBUS (Compañía Unidas de Buses) quienes con vehículos con capacidad de cuarenta pasajeros cada uno cubrían las rutas Prado, Centro, Delicias, Boston, Mercado, Loma Fresca, San Isidro, Chinquinquirá, Rebole y Barrio Abajo.

En el año 1937 se da la modernización del servicio del transporte urbano al igual que se presentan innovaciones en el marítimo y fluvial cuando el vapor Taralite es el primero en pasar las Barras de Bocas de Ceniza.

En el año 1940 se da un acrecentamiento tecnológico de la ciudad con la formación del sector industrial de la vía 40 lo que de hecho va a exigir mayores tecnologías en el transporte.

El transporte automotor interdepartamental tiene expansión en el año 1941 con la construcción y puestas al servicio de la carretera de la cordialidad, facilitándose así en dos horas y media la comunicación de Barranquilla con Cartagena y el resto del país, básicamente en lo referente al comercio y luego en lo turístico.

La aviación comercial tiene nueva organización con la empresa LACSA en el año 1945 permitió el gran aeropuerto en el Departamento del Atlántico.

En el año 1952 no solo en Barranquilla sino a nivel nacional toma un viraje cuando el Estado interviene en esta industria tanto en lo urbano, como en carretera, carga y pasajero, proyectándose así los siguientes objetivos:

- a. Organizar y patrocinar empresas públicas privadas o mixtas de carácter distrital, municipal, de departamental; pudiendo expropiar o adquirir los equipos pertenecientes a particulares, previa indemnización o arreglo contractual sobre el pago.
- b. Reglamentar el funcionamiento de dichas empresas y a la prestación de sus servicios.
- c. Hacer autorizar importaciones de vehículos y re puestos pudiendo modificar o eliminar las tarifas aduaneras requisitos, y demás gravámenes de importación de elementos destinados a ese servicio público de todas estas mercancías.
- d. Fijar para todas las ciudades del país las tarifas de transporte urbano intermunicipal e interdepartamental y establecer la forma de pago o prestación del servicio de transporte que por esta ley le corresponde al empleado.
- e. Establecer cuando las necesidades del transporte urbano en otras ciudades del país lo exijan, y en forma transitoria mientras se establecen tarifas definitivas, el sistema previsto en esta ley para el distrito especial de Bogotá y en consecuencia señalar el monto y forma de pago, distribución y recaudo del auxilio patronal por transporte e im previstos (9).

Con respecto a lo anterior se debe mencionar que muchas ve-

⁹-----
CIFUENTES, Ignacio. Legislación del Transporte Terrestre Automotor, Bogotá, 1985, p.23.

ces aparecen aspectos en teorías sin aplicación prácticas, así en este sentido se deben aclarar como en ningún momento el gobierno nacional ha hecho expropiaciones para favorecer el servicio público por el contrario la empresa privada continúa imponiendo sus pretensiones; de igual forma las entidades como el Instituto de Transporte y Tránsito, INTRA se convierten en entes burocráticos que no se preocupan por el servicio que les corresponde atender.

El surgimiento de nuevas y variadas empresas de transporte se deben no porque los empresarios privados siguiendo los lineamientos del Estado se preocupen de este servicio sino por el afán de enriquecimiento de comercialización.

En el período comprendido entre los años 1963 y 1964 la empresa Puertos de Colombia se encarga de la modernización del terminal marítimo de Barranquilla lo que facilita el comercio a través de este tipo de transporte con el resto del mundo.

Hasta el año de 1968 se presentaba un desorden a nivel nacional el cual se supera con el decreto 770 de Mayo de ese año que crea el Instituto Nacional de Transporte con vigencia a nivel nacional donde el contenido de sus doce artículos es el siguiente:

ARTICULO 1: Crease, adscrito al ministerio de Obras Públicas el Instituto Nacional de Transporte, como establecimiento público, esto es como una entidad dotada de personería jurídica, autonomía administrativa, patrimonio propio, con domicilio principal en la ciudad de Bogotá D.E. para el cumplimiento de las funciones que le encomienda el presente decreto.

ARTICULO 2: Son funciones del Instituto Nacional del Transporte:

1. Ejecutar las políticas del Estado en materia de transporte fluvial y de cabotaje.
2. Efectuar estudios técnicos y económicos para orientar la racional utilización de los equipos establecer las condiciones de la oferta y la demanda en las diferentes modalidades del transporte terrestre, fluvial y de cabotaje; fijar las tarifas cuando fuese el caso asignar las rutas y horarios de las empresas; comprobar los costos normales de operación y señalar las zonas o unidades regionales para desarrollar su política a fin de garantizar una regular eficacia y continua prestación del servicio.
3. Fomentar para la mejor prestación del servicio la creación de organismos de economía mixta con el fin de vincular el interés de las entidades públicas a dicha actividad.
4. Determinar, previo estudio las necesidades del transporte terrestre y de cabotaje, recomendar a la superintendencia de comercio exterior los volúmenes, importación o producción de equipos y las especificaciones de los mismos con el objeto de garantizar la oportuna reposición y actualización del parque automotor. Para el cumplimiento de esta función el instituto fijará anualmente las necesidades reales y las primordiales para las distintas modalidades del servicio de acuerdo con los planes de desarrollo económico y social.
5. Dictar los reglamentos, coordinar y vigilar las distintas modalidades del transporte público en sus ramas automotores, fluvial y de cabotaje.
6. Otorgar y cancelar autorizaciones para utilizar las vías públicas por parte de las empresas de servicio público, de acuerdo con las normas que para el efecto establecen el gobierno.
7. Otorgar y cancelar autorizaciones licencias de funcionamiento a las empresas de transporte público automotor, fluvial y de cabotaje en conformi -

dad con las leyes y las normas que adopta el gobierno.

8. Colaborar con el Ministerio de Trabajo en el estudio de la situación laboral de los conductores de vehículos y en la preparación de la política gubernamental sobre la materia con el fin de asegurar a dichos trabajadores mejores condiciones económicas y sociales.

9. Establecer y controlar la operación de redes vasculas y terminales de transporte, de acuerdo con las autoridades competentes.

10. Cumplir y hacer cumplir el estatuto nacional de transporte.

11. Coordinar con las autoridades correspondientes, los servicios de transporte ferreos automotor, fluvial y de cabotaje.

12. Los demás que en la actualidad desempeñen el ministerio de fomentos en el campo de transporte. (10).

El INTRA se encuentra dirigido por una junta directiva quién puede delegar funciones en otros organismos para conseguir una organización interna óptima del transporte a nivel nacional.

La burocracia predominante al interior de los organismos estatales es fundamental para que el surgimiento y desarrollo del Instituto Nacional del Transporte no sea una solución dinámica a los problemas de este tipo de servicio en el país, de ahí que cuando se implementan políticas y estudios respectivos prima mas el interés grupista politiquero que el bie-

¹⁰ IBID, pp.229-230.

nestar colectivo. tal es así que muchas veces las empresas de transporte varían sus líneas y horarios sin que contra ellos se tomen medidas dinámicas.

En Colombia periódicamente los empresarios cuando quieren algo desarrollan paros patronales, imponiendo su voluntad sin que el Instituto Nacional de Transporte haya tomado medidas ejemplares y una prueba de ello esta en las últimas elecciones a organismos públicos donde su totalidad en el país el servicio fue suspendido sin ninguna causa justificada.

Al Instituto Nacional del Transporte deben vincularse toda entidad que de una u otra manera desarrollen actividades relacionadas con el transporte.

El Instituto Nacional del Transporte es el organismo que va a regular toda la actividad de este ramo socio-económico del país.

La Resolución 087 del 11 de Marzo de 1971 estipula que los taxis destinados al servicio público urbano, intermunicipal o interdepartamental deben tener letreros luminosos sobre la parte delantera de la capota con la leyenda TAXI, los intermunicipales deben llevar la palabra intermunicipal la ca

pota de los vehículos deben ser de color amarillo y el resto de color negro sin embargo éstas normas como muchas otras son violadas constantemente en el medio social. De igual manera existen normas sobre los requisitos que deben llevar buses, busetas similares pero se carece de los mecanismos lo que de hecho de una u otra manera se convierte en causal para el crecimiento de accidentes de tránsito.

Otra innovación en materia de transporte se presenta en el año 1974 con la inauguración del Puente Pumarejo sobre el río Magdalena entre Barranquilla y Ciénaga, siendo uno de los más modernos del país.

Dentro de la historia de la aviación en Colombia se debe resaltar como Barranquilla fué una de las primeras ciudades en que llegaron los denominados Jet y Jumbo.

Finalmente la construcción de la circunvalar con sus diversos anillos constituyen otra importante infraestructura que agiliza y facilita el transporte terrestre municipal e interdepartamental.

En toda Colombia y particularmente en Barranquilla se carece de señalización, las pocas que se colocan son destruidas por bandalos al no existir vigilancia dinámica; los cho

feres de los buses viven en permanente regateo desconociendo la seguridad ciudadana; los pases u carnet son otorgados con influencia de diversos tipos, lo que señala desorden y la insuficiencia de los organismos reguladores del tránsito en Colombia, lo que lleva a su vez a que en ese sector se presenten altos índices de accidentabilidad.

Concretamente las veinte empresas de transporte urbano existente en la ciudad de Barranquilla a saber son:

Transporte Lolaya

Transporte Monterrey

Trasalfa Restrepo Hnos.

Transurbar (Transporte Urbano de Pasajeros)

Coochofal (Cooperativa de Choferes y Trabajadores del Atlántico).

Cootrántico (Cooperativa de Trabajadores del Atlántico)

Coolitoral (Cooperativa de Trabajadores del Litoral)

Cootransnorte (Cooperativa de Trabajadores del Norte)

Transmecar (Transporte Metropolitano del Caribe)

Embusa (Empresa de buses del Atlántico)

Cootratlántico (Cooperativa de Trabajadores del Atlántico)

Cootrasol (Cooperativa de Trabajadores de Soledad)

Transoledad

Flota Roja Ltda.

Flota Angulo Ltda

Coodetrans (Sociedad de Trabajadores del Atlántico)

Sobusa (Sociedad de Buses del Atlántico)

Transporte Atlántico S.C.A.

Transdiaz S.A.

Transalianco (Transporte de Alianza del Atlántico).

Las anteriores empresas cubren aproximadamente cincuenta y tres (53) Líneas en los diversos puntos cardinales de la ciudad.

A. CALIDAD DEL TRANSPORTE PUBLICO EN BUSES Y BUSETAS EN LA CIUDAD DE BARRANQUILLA

Es necesario entrar a analizar la situación cualitativa del transporte específicamente en la ciudad de Barranquilla, incluyendo aspectos básicos como su infraestructura, rutas, convertura en el sentido de líneas, barrios, sectores residenciales e industriales que cubren especialmente en las denominadas horas picos (en la mañana, medio día y de 6 p.m. a 7 p.m.).

Al hablar de la calidad del transporte público en la ciudad de Barranquilla, se tendrán en cuenta datos entregados por los empresarios de Sobusa, Rota Angulo, Cootrante, Transdiaz, Flota Roja, Cootransnorte, Lolaya, Monterrey, Trasalf, Embusa, Cooitoral, Trasalianza, Soodetrans, Coochofal, Cootratlántico, Transurbar, transporte Atlántico; así como del público en general (trabajadores, amas de casa y estudiantes).

La calidad del transporte urbano en la ciudad de Barranquilla y su desarrollo se ve frenado por aspectos burocráticos,

pues el hecho de que el estado es quien emite las leyes, pero la empresa privada es quien tiene a su disposición el transporte, incide para que se presente fricciones que de una u otra manera inciden negativamente en la prestación de un eficiente servicio.

En torno a la calidad del servicio, el Ministerio de Obras Públicas y el Instituto Nacional del Transporte emitió el acuerdo 026 de Mayo de 1970 cuyos artículos pertinentes se estipulan:

Para el servicio Urbano:

1. Sistema de enclaje al chasis
2. Sistema de amortiguador al batidor
3. Estructura del piso, costados, extremos y techo.
4. Cuerdas y dispositivos de accionamiento manual en la puerta de la antena y neumático en la tracera.
5. Puerta de emergencia
6. Ventanas y vidrios de seguridad con sus marcos, empaques, y mecanismos de accionamientos.
7. Estribos y peldaños fijos para ascenso y descenso del vehículo
8. Piso recubierto de caucho convenientemente asegurado
9. Pintura y acabado
 - a. Exteriores: Con dos capas de base y una de esmalte
 - b. Interior: Con una capa de base y una de laca.
10. Silletería (tapizadas) fija e instalada con distribución de pasajeros 2-2.
11. Pasamanos, paralelos, panales y bastones de bidamente instalados y localizados así:

- a. Area de la entrada: un bastos y un panel de decoro con panal y pasa manos.
- b. Area del conductor: un paral y un pasamanos
- c. Area de circulación: Dos pasamanos a lo largo del techo y pasamanos en el espaldar de cada asiento.
- d. Area de salida: Un panel de decoro con paral y pasamanos
- 12. Espejos:
 - a. uno retrovisor interno
 - b. uno interno derecho tracero
 - c. uno externo izquierdo
- 13. Luces interiores localizadas así: Una en el estribo de la puerta de salida, ocho en el techo dispuestas cuatro a cada lado y una en el área del conductor.
- 14. Luces exteriores localizadas de acuerdo al reglamento nacional del tránsito terrestre
- 15. Sistema eléctrico
- 16. Para brisas (Vidrios de seguridad)
- 17. Dos limpiabrisas automáticos.
- 18. Caja de herramientas
- 19. Panel de control
- 20. Compartimiento para indicadores de rutas (incluye vidrio, tapa y bombillo).
- 21. Timbre eléctrico
- 22. Un parasol
- 23. Un parachoque trasero (11).

Los aspectos anteriores constituyen base fundamentales para analizar los diferentes factores cualitativos que trascienden en la calidad del servicio de transporte público urbano en Barranquilla, básicamente se tendrá en cuenta lo relacionado a aquello que incide de manera directa en la prestación

¹¹ CIFUENTES REYES, Ignacio. Legislación del Transporte Terrestre Automotor, 1985, Edit. Presencia Ltda. Bogotá p.177.

del servicio y en la seguridad de los usuarios.

3.1. INFRAESTRUCTURA FISICA

Al estudiar la infraestructura física del transporte se debe mencionar que acorde a los datos entregados por gerente de las diecisiete (17) empresas de transporte urbano, existen 1.407 buses y 231 busetas.

Con respecto a los 1.407 buses el 51.10% son metálicos, el 29.70% semimetálicos y el 19.18% de madera, sin negar que en los dos primeros se pueden presentar condiciones de inseguridad, fundamentalmente en los últimos de los mencionados se presentan condiciones para peligro contra la seguridad humana.

También se pudo conocer que el 57.49% están ubicados como buses T.S.S. (Transporte sin subsidio), y el 42.50% buses con subsidio, quiere decir esto que transporte más caro es mayoría lo que va en decremento de la canasta familiar.

La calidad del transporte urbano es fundamental para la seguridad ciudadana, ello unido a la correcta ubicación de señales y demás aspectos que se enfocaran más adelante; sin embargo a pesar del flujo comercial existente en la ciudad

de Barranquilla sólo el 51.10% del transporte sea metálico, indica la no actualización del mismo a las condiciones de la época y desde esa perspectiva se hacen necesario que el transporte público sea más popular, garantizando la calidad óptima para los usuarios de los diversos estratos socio económicos.

En el presente estudio se tomaron al azar las rutas de:

Florida Terminal carrera 38

Florida Terminal carrera 43

Centro pueblo

Prado Porvenir

Ruta 3

Pasadena Trupillo

Expreso Porvenir

Caldas Recreo

Las Fiebrez Cevillar

Carrera 54 Uninorte

Vivero Paraiso

Bosque carrera 18

Bosque carrera 14

Aduanilla

Porvenir Paraiso carrera 38

Porvenir Paraiso Vía 40

Simón Bolívar carrera 12
Simón Bolívar Carrera 17
Simón Bolívar Galán
María Modelo
María Modelo El Parque
María Modelo Las Moras-Las Florez
Circunvalar Cordialidad
Estudiantes los Olivos
Lucero San Felipe
Bostón Calle 72
Bostón carrera 53
Delicias Olaya
Silencio Valle
Valle-Silencio
Murillo Delicias
Loma Fresca-Hospital Sourdis
Loma fresca la Paz
Porvenir Prado
Coochofal carrera 20
Coochofal carrera 19-Relengo
San Luis Santa María
La Victoria Carrera 14
Ciudadela-Conidec
Carrera 50 Paraiso
Prado Lujo

Prado Bostón

Palmas Magdalena Carrera 11

Palmas Magdalena carrera 17

Las Nieves

Silencio Terminal

Continuando con la calidad del transporte urbano en la ciudad de Barranquilla encontramos según la tabla 1 que el 54.0% de los buses tienen puertas tranceras, el 26.0% no la tiene y el 20.0% la respuesta no fué precisa según los usuarios encuestados.

Respecto al timbre encontramos en la tabla 2 que el 54.0% lo tienen, el 28.0% carecen de él y el 18.0% la repuestas no fueron precisas.

Apreciándose las tablas 1 y 2 podemos darnos cuenta que existen buses que tienen puertas tranceras con sus respectivos timbres y otros que tienen la puerta mencionada pero que carecen de timbre.

Acerca de la calidad del transporte urbano, si bien hay responsabilidad por parte de empresario, negligencia de quienes deben hacer cumplir las leyes, también se carece de un espíritu ciudadano, de una educación comunitaria para pre

1770241 1.

PUERTA TRASPASA.	SI	NO	AIGUNOS.	TOTAL.
<i>RUTAS.</i>				
FLORIDA TERMINAL K 38	3.0	3.0	2.0	8.0.
FLORIDA TERMINAL K 43		2.0		2.0.
PRADO PORVENIR	2.0	1.0	4.0	4.0.
RUTA 3		2.0	1.0	4.0.
PASADENA LOS TRIPILOS	4.0	1.0		2.0.
CENTRO PUEBLO	1.0		1.0	4.0.
COCHOFAI K 19.		1.0		1.0.
SAN LOIS SANTA MARIA	1.0	1.0		1.0.
COCHOFAI LA VICTORIA	1.0			1.0.
BIOMABELA CONDIEC	1.0			1.0.
COCHOFAI K 20.	1.0			1.0.
EXPRESO PORVENIR	4.0		1.0	5.0.
CALDAS RECIBO	1.0			1.0.
LAS FLORES BEVILLAR		1.0		1.0.
VIVERO PARASO	1.0			1.0.
K. 50 PARASO		3.0		1.0.
BOSQUE K 18	3.0			3.0.
PORVENIR PARASO VIA 40		3.0		3.0.
RHON BOLIVAR K 12			3.0	3.0.
SINON BOLIVAR GALAN			2.0	3.0.
SINON BOLIVAR C. 17			1.0	1.0.
MARIA MODELO	1.0			1.0.
MARIA MODELO EL PARQUE	5.0		2.0	7.0.
MARIA MODELO LAS HORAS	2.0			3.0.
MARIA M. BIRBUNVALAR	4.0			4.0.
ESTUDIANTES LOS OLIVOS	3.0	2.0		3.0.
LOCERO SAN FELIPE		1.0		2.0.
BOSTON C. 72	2.0			1.0.
UNIMORTE K. 54	1.0			2.0.
DELICIAS OLAYA	2.0		1.0	2.0.
SILENCIO VALLE		1.0		1.0.
LONA FRESCA HOSPITAL	2.0			2.0.
LONA FRESCA LA PAZ			1.0	1.0.
PORVENIR PRADO			3.0	3.0.
VALLE SILENCIO			1.0	1.0.
MURILLO DELICIAS	2.0	1.0		2.0.
AGUANILLA	1.0	2.0		2.0.
BOSQUE K 14	6.0			6.0.
PORVENIR PARASO K 38	3.0			3.0.
BOSTON K. 43				

TOTAL	54.0	26.0	20.0	100.0
-------	------	------	------	-------

TIMBRE	SI	NO	ALGUNOS	TOTAL.
	%	%	%	%
RUTAS.				
FLORIDA TERMINAL K 38	3.0	2.0	1.0	6.0.
FLORIDA TERMINAL K 43	3.0	2.0	1.0	4.0.
PRADO PORVENIR	2.0	2.0	3.0	4.0.
ROUTA 3	1.0	2.0		4.0.
PASADENA LOS TRUJILLOS	3.0	1.0	1.0	2.0.
CENTRO PUEBLO		1.0		4.0.
BOCHOFAL K. 19.		1.0		1.0.
SAN LUIS SANTA MARIA		1.0		1.0.
COCHOFAL LA VICTORIA			1.0	1.0.
MUJADELA CONIDEC.			1.0	1.0.
COCHOFAL K 20	1.0			1.0.
EXPRESO PORVENIR	4.0		1.0	5.0.
CALONS DECEO	1.0			1.0.
LAS FLORES REVILLAR	1.0		1.0	1.0.
VIVERO PARAISO			1.0	1.0.
K. 50 PARAISO		3.0		1.0.
BOSQUE K 18				1.0.
PORVENIR PARAISO OMAO	4.0			3.0.
SIMON BOLIVAR K. 12	1.0		3.0	4.0.
SIMON BOLIVAR GALAN		1.0	2.0	4.0.
SIMON BOLIVAR C. 17		1.0		2.0.
MARIA MODELO	5.0	2.0	1.0	1.0.
MARIA MODELO EL PARQUE	2.0			3.0.
MARIA MODELO LAS HORAS	3.0		1.0	4.0.
MARIA M. CIRCUNVALAR	3.0			2.0.
ESTUDIANTES LOS OLIVOS		2.0	1.	1.0.
LUZERO SAN FELIPE		1.0		1.0.
BOSTON C. 72	3.0			3.0.
UNIONORTE K. 54	1.0		1.0	2.0.
DELICIAS OLAYA	1.0		1.0	2.0.
LOMA FRESCA HOSPITAL	2.0		1.0	1.0.
LOMA FRESCA LA PAR.		1.0		3.0.
PORVENIR PRADO	2.0	1.0		1.0.
CALLE SILENCIO		1.0		1.0.
MURILLO DELICIAS	1.0		1.0	2.0.
ABUQUANILLA		1.0		2.0.
BOSQUE K 14		2.0		2.0.
PORVENIR PARAISO K 38	5.0			5.0.
BOSTON K 43	2.0			2.0.
SILENCIO CALLE		1.0		1.0.
TOTAL	54.0	28.0	18.0	100.0

cionan a que las mismas se cumplan y preservar las condiciones de seguridad, pues sabido es que muchas veces la calidad del transporte se disminuye por culpa de bándalos encargados de cortar cojines, dañar timbres, así mientras no se proyecte una educación social comunitaria, un espíritu cívico la calidad del transporte urbano no será superada.

La puerta de emergencia es de vital importancia en el servicio de transporte pues como su nombre lo indica garantiza una salida rápida en cualquier accidente o emergencia. Según los encuestados el 75% no lo tienen, el 20% sí, y el 5% no supo contestar; acorde a las respuestas esbozadas en la tabla 3, la puerta de emergencia solo funciona fácilmente en las rutas: Centro-Pueblo, Caldas Recreo, Porvenir Paraiso Vía 40, Simón Bolívar carrera 12, María Modelo estudiantes los Olivo, Porvenir Prado, Coochofal carrera 20, resaltándose que según las opiniones de los encuestados existen líneas en donde los buses tienen puertas de emergencias pero la misma no funciona en: Florida terminal carrera 38, Florida terminal carrera 43, Pasadena Los trupillos, María Modelo El Parque, Bostón carrera 43, Silencio Valle, Murillo Delicias.

Los datos de la tabla 3 señalan como en líneas generales la puerta de emergencia no funciona correctamente, siendo esto

PUERTA DE EMERGENCIA.	SI	NO	ALGUNOS.	TOTAL.	SI	NO	ALGUNOS.	SIN RESPUESTA.	TOTAL.
-----------------------	----	----	----------	--------	----	----	----------	----------------	--------

SE ABRE FACILMENTE LA PUERTA DE EMERGENCIA.

RUTAS.

	%	%	%	%	%	%	%	%	%
FLORIDA TERMINAL K. 38.	1.0	6.0		6.0		1.0		4.0	5.0
FLORIDA TERMINAL K. 43.	1.0	3.0		4.0		1.0		4.0	5.0
PRADO PORVENIR.	1.0	3.0		4.0		1.0		3.0	4.0
ROTA 3.		4.0		4.0				4.0	4.0
PASADENA LOS TROPILLOS.		1.0	1.0	2.0		1.0		1.0	2.0
CENTRO PUEBLO.	3.0	1.0		4.0	2.0	1.0		1.0	4.0
COCHOVAL K. 19 REALENGO.								1.0	1.0
SAN LUIS - SAN MARTIN.		1.0		1.0				1.0	1.0
COCHOVAL - LA VICTORIA.		1.0		1.0				1.0	1.0
CIUDADELA. CONIDEC.		1.0		1.0				1.0	1.0
COCHOVAL K. 20.	1.0			1.0	1.0				1.0
EXPRESO PORVENIR.		5.0		5.0				5.0	5.0
CALDAS RECREO.		1.0		1.0	1.0				1.0
LAS FLORES BEVILLAR.		1.0		1.0				1.0	1.0
VIVERO - PARAISO.		1.0		1.0				1.0	1.0
K. 50. PARAISO.			1.0	1.0				1.0	1.0
BOSQUE K. 18.		2.0		2.0				2.0	2.0
PORVENIR PARAISO VIA 40.		4.0		4.0	1.0			5.0	6.0
SIMON BOLIVAR K. 12.	1.0	2.0		3.0	1.0		2.0		3.0
SIMON BOLIVAR GALAN.	1.0		1.0	2.0				2.0	2.0
SIMON BOLIVAR B. 17.		2.0		2.0				3.0	3.0
MARIA MODELO.	2.0	4.0		6.0	1.0			6.0	7.0
MARIA MODELO EL PARQUE.		3.0	1.0	4.0		2.0			2.0
MARIA MODELO LAS MORAS.		2.0		2.0				5.0	5.0
MARIA M. BIRBUNVALAR.	2.0	3.0		5.0				3.0	3.0
ESTUDIANTES LOS OLIVOS.		1.0		1.0	1.0	1.0			1.0
LUCERO SAN FELIPE.	1.0	1.0		2.0				2.0	2.0
BOSTON CALLE 72.		3.0		3.0				2.0	2.0
CINCUENTE CARRETA 54.		2.0		2.0				2.0	2.0
DELICIAS OLAYA.		2.0		2.0				2.0	2.0
SILENCIO VALLE.	1.0			1.0		1.0			1.0
LOMA FRESCA HOSPITAL.		2.0		2.0	1.0				1.0
LOMA FRESCA LA PAZ.			1.0	1.0				2.0	2.0
PORVENIR PRADO.	3.0			3.0	3.0				3.0
VALLE SILENCIO.		1.0		1.0			1.0		1.0
MURILLO DELICIAS.	1.0	1.0		2.0		1.0		1.0	2.0
ADVANIYA.		2.0		2.0				2.0	2.0
BOSQUE K. 14.		3.0		3.0				3.0	3.0
PORVENIR PARAISO K. 38.	1.0	4.0		5.0				3.0	3.0
BOSTON CARRETA 43.		2.0		2.0		1.0		2.0	3.0

TOTAL →	20.0	75.0	5.0	100.	11.0	12.0	1.0	76.0	100.
---------	------	------	-----	------	------	------	-----	------	------

una situación supremamente delicada por los factores que se han venido funcionando.

De tal manera que no se cumplen estrictamente el reglamento de tránsito, se presenta un deficiente servicio idealmente, en este aspecto no existen una garantía de seguridad para los usuarios del servicio.

La tabla 4 señala que el buen estado de la silietería se presenta en las rutas: Florida terminal carrera 38, Centro Pueblo, Prado Porvenir, Ruta 3, Caldas Recreo, Carrera 54 Uninorte, Porvenir Paraiso carrera 38, Simón Bolívar carrera 12, María Modelo, María Modelo el Parque, Las mora, Las Flores, Circunvalar Cordialidad, Bostón Calle 72, Bostón Carrera 53, Delicias Olaya, Silencio Valle, Murillo Delicias, Loma Fresca Hospital Sourdis, San Luis, Santa María; los buses que tienen la silietería en mal estado se encuentran en las líneas: Florida terminal carrera 53, Centro Pubelo, Prado Porvenir, Pasadena Los Trupillos, Expreso Porvenir, Bosque Carrera 18, Simón Bolívar calle 17, Circunvalar cordialidad, Silencio Valle, Loma Fresca, La paz y la Victoria.

En líneas generales las tablas anteriores muestran como desde éste punto de vista la infraestructura física de los buses no es la indicada para que garantice la seguridad del

ESTADO DE LA
MILLETERIA.

BUENO

REGULAR.

MALO

TOTAL

RUTAS

	%	%	%	%
FLORIDA TERMINAL K 38	3.0		3.0	6.0
FLORIDA TERMINAL K 43			3.0	4.0
PRADO PORVENIR	2.0		1.0	4.0
RUOTA 3	1.0		3.0	4.0
PASADENA LOS TROPILLOS			1.0	2.0
CENTRO PUEBLO	3.0		1.0	4.0
COCHOYAL K. 19	1.0		1.0	1.0
SAN LUIS SANTA MARIA			1.0	1.0
COCHOYAL LA VICTORIA			1.0	1.0
CIUDADELA BONIDES			1.0	1.0
COCHOYAL K. 20.			1.0	1.0
EXPRESO PORVENIR			4.0	5.0
PARLHAS RECERO	1.0		1.0	1.0
LAS FLORES CEDILLAR			1.0	1.0
CIUERO PARAISO			1.0	1.0
K. 50 PARAISO			4.0	2.0
BOJQUE K. 18			3.0	4.0
PORVENIR PARAISO VIA 40			3.0	2.0
SANON BOLIVAR K. 12	2.0		5.0	7.0
SANON BOLIVAR GALAN			3.0	4.0
MILON BOLIVAR C. 17			2.0	2.0
MARIA MONOLO	2.0		2.0	4.0
MARIA MONOLO EL PARQUE	1.0		3.0	4.0
MARIA MONOLO LAS MORAS	2.0		2.0	2.0
MARIA N. ARBUJUNALAR	2.0		2.0	2.0
ESTUARIATES LOS OLIVOS			2.0	1.0
LUGERO SAN FELIPE	1.0		3.0	2.0
BOSTON C. 72	1.0		1.0	4.0
QUILBOETE K. 54	1.0		1.0	2.0
DELICIAS OLAYA			1.0	2.0
SILENCIO VALLE	1.0		1.0	1.0
LOMA FRESCA HOSPITAL			3.0	2.0
LOMA FRESCA LA PAZ			1.0	1.0
PORVENIR PENAO			1.0	2.0
CALLE SILENCIO			3.0	3.0
MUELLO DELICIAS	1.0		1.0	1.0
ADUANILLA			3.0	2.0
BOJQUE K. 14	5.0			3.0
PORVENIR PARAISO K 38	1.0			5.0
BOSTON K. 43				1.0

TOTAL →

31.0

55.0

14.0

100.0

público.

Se desprende de éstos hechos dos situaciones:

- a. Que el Estado no mantiene una estricta vigilancia para que los transportadores cumplan los requisitos necesarios para la prestación del servicio.
- b. Que a los transportadores que lo menos le importa es la comodidad del usuario, ni su seguridad sino su lucro y beneficio personal.

Lo anterior responde a una ley inexorable del capitalismo, sobre la cual nos habla Carlos Marx en el primer volumen de su obra el Capital, referente a que la burquescía sólo le interesa el enriquecimiento desenfrenado sin importarle la seguridad ni la vida de las personas de los sectores populares, siendo éstos quién de manera organizada deben luchar por obtener su bienestar.

3.2. RUTAS Y COBERTURA

En relación a las rutas y cobertura encontramos que la líneas de buses sobre las cuales se hizo mención en el acápite anterior cubren de una u otra manera la ciudad por todos

los puntos cardinales.

La table 5 basada en las encuestas realizadas indican que 50.58% de quienes utilizan el transporte urbano son trabajadores. el 29.65% estudiantes y el 19.76% amas de casa. El hecho de que el mayor porcentaje corresponda a trabajadores indican como el principal grupo humano que utiliza el transporte público son los directamente vinculados con la economía del país.

El hecho de que diversos sectores de la población se movilizan en el transporte urbano señalan la importancia del mismo. así, por el solo motivo de que la clase trabajadora, es decir, el motor del proceso de la producción tenga la necesidad de utilizar éste medio, debería servir de base a la burguesía para esmerarse por la calidad del transporte público, pero la misma existencia del capitalismo, sobre el cual nos hemos referido, incide para que por el contrario se den las dos situaciones mencionadas, es decir el papel del Estado y los transportadores ante el servicio.

El recorrido de las líneas de buses se desarrollan en Barrabquilla acorde a como se representa en los anexos, donde se debe resaltar que de las personas encuestadas el

OCCUPACION	TRABAJADORES	ESTUDIANTES	AMAJ DE CASH	100-114
RUTAS.	%	%	%	%
FLORIDA TERMINAL K 38	2.90	21.32	1.16	6.38.
FLORIDA TERMINAL K 43	1.74			1.74.
CENTRO PUEBLO.	1.16	0.58	0.58	2.34.
PRAO PORVENIR.	1.16	1.24	0.58	2.98.
CALDAS RECIBO.	1.24	0.58	1.24	2.98.
LAS FLORES CEVILLAR.	1.16			1.16.
K. 54 URINORTE.	0.58	1.24		2.32.
VIVERO PARAISO.			0.58	0.58.
K. 50 PARAISO.	0.58			0.58.
BOSQUE K. 10.			1.16	1.16.
BOSQUE K. 14.	1.24			1.24.
ADUANILLA	1.24			2.32.
PORVENIR PARAISO K 38	2.32	2.32	0.58	5.22.
PORVENIR PARAISO VIA 40.	2.32	0.58	1.16	4.06.
SIMON BOLIVAR K. 12	0.58	0.58	0.58	1.24.
SIMON BOLIVAR K. 17	0.58			0.58.
SIMON BOLIVAR GALAN	0.58			0.58.
MARIA NOBELO	4.06	1.24	2.32	7.62.
MARIA NOBELO EL DABRUE	1.24			1.24.
M. H. LAS MORES-LAS FLORES	1.16	0.58	0.58	1.24.
M.H. CERRUVALAR CORD.	1.24	0.58		2.32.
ESTUDIANTES LOS OLIVOS.		0.58		0.58.
LUCERO SANFELICE	0.58	0.58	0.58	1.24.
BOSTON P. 72	0.58	2.32	0.58	4.32.
BOSTON K. 43	0.58			0.58.
DELICIAS OLAYA		1.16	0.58	1.24.
SILENCIO VALLE	1.24	1.16	0.58	2.98.
MURILLO DELICIAS	2.32	2.34		4.64.
LOMA FRESCA HOSPITAL.	1.16			1.16.
LOMA FRESCA LA PAZ	1.16			1.16.
PORVENIR PRAO	0.58	1.24	0.58	2.90.
COCHOYAL K. 20			0.58	0.58.
COCHOYAL K. 19 REALENGO	0.58		0.58	0.58.
SAN LUIS SANTA MARIA	0.58			0.58.
LA VICTORIA	0.58			0.58.
K. 14	0.58			0.58.
EXPRESO PORVENIR	2.32	2.90	1.24	6.56.
DASABENA TRUJILLOS	0.58		0.58	1.16.
RUTA 3	1.16	0.58	0.58	2.32.
SINDADELA CUMIBE			0.58	0.58.
PRAO LUJO	0.58	1.24		2.32.
PALMAS MARALENA K. 11	2.32	0.58		2.32.
PRAO BOSTON.	0.58			1.16.
TOTAL →	50.58.	29.65	19.70	100.

13.58% lo toman cómodamente entre las 6.30 a.m. a las 7 a.m. el 46.91% entre las 9:30 a.m. a las 10 a.m., el 19.75% entre las 8:30 a.m. a las 9. a.m., el 16.04% entre las 10:30 a.m. y las horas subsiguientes, el 3.70% entre las 7:30 a.m. a las 8.a.m.

En las horas de la tarde según la tabla 7 el servicio se toma con mayor facilidad entre las 3:30 p.m. a las 4 p.m. siendo su porcentaje en un 40.0%, el 38.0% entre las 2:30 p.m. a las 3.p.m. el 12% entre la 1:30 p.m. a las 2 p.m. el 6% entre las 4:30 p.m. y horas mas tarde.

Las tradicionalmente denominadas horas picos se convierten en unos de los problemas más esenciales no solo para el peatón sino también para el conductor, situación que en varias oportunidades ha generado accidentes inclusive con cobros de víctimas humanas, especialmente las denominadas "Banderas", esto acontece puesto que la mayor demanda de transporte se dan en unas cuantas horas debido a que no se da a una oferta de buses proporcional a la demanda en las horas picos; en éste mismo tiempo se desconoce por parte de los pasajeros la calidad humana del conductor, sobre él se lanzan diversos tipos de improperios, no se tiene en cuenta sus sugerencias para que no se den las banderas, pero por el contrario en caso de accidente en las horas de mayor congestión

TABLA 6.

HORARIO COMODO	6.30 - 7.00 A.M	7.30 - 8.00 A.M	8.30 - 9.00 A.M	9.30 - 10.00 A.M	10.30 Y MAS A.M	TOTAL
----------------	--------------------	--------------------	--------------------	---------------------	--------------------	-------

RUTAS

	6	6	6	6	6	6
FLORIDA TERMINAL K 38	1.23			2.70		4.94.
FLORIDA TERMINAL K 43				2.47	1.23	3.70.
PRADO PORVENIR				2.47		2.47.
RTA 3			1.23	3.70		4.94.
PASADENA LOS TRUJILLOS			1.23	1.23		2.47.
BENTON PUEBLO	1.23			2.47	1.23	4.94.
COBHOVAL K. 19	1.23					1.23.
SAN LUIS SANTA MARIA		1.23				1.23.
COBHOVAL LA VICTORIA				1.23	1.23	2.46.
CIUDADELA BONIBEC						
COBHOVAL K. 20					1.23	1.23.
EXPRESO PORVENIR	1.23		1.23	2.47		4.94.
CALDAS RECREO				1.23		1.23.
LAS FLORES CEVILLAR				1.23		1.23.
VIVERO PARAISO				1.23		1.23.
K. 50 PARAISO					1.23	1.23.
BOSQUE K 18			1.23		1.23	2.47.
PORVENIR PARAISO VIAJO			2.47		2.47	4.94.
SIMON BOLIVAR K 12				2.47		2.47.
SIMON BOLIVAR GALANI			1.23			1.23.
SIMON BOLIVAR C. 17.					1.23	1.23.
MARIA MODELO.	2.47		6.17			8.64.
MARIA MODELO EL PARQUE		1.23				1.23.
MARIA MODELO LAS HORAS				4.94		4.94.
MARIA M. CIRIBUNVALAR					2.47	2.47.
ESTUDIANTES LOS OLIVOS				1.23		1.23.
LUCERO SAN FELIPE				1.23		1.23.
BOSTON C. 72				3.70		3.70.
UNIVARTE K. 54			1.23	1.23		2.47.
DELICIAS OLAYA	1.23		1.23			2.47.
SILENCIO VALLE			1.23			1.23.
LOMA FRESCA HOSPITAL	1.23					1.23.
LOMA FRESCA LA PAZ			2.47			2.47.
PORVENIR PRADO	2.47					2.47.
VALLE SILENCIO				1.23		1.23.
MURILLO DELICIAS	1.23	1.23				2.47.
ADUANILLA				1.23	1.23	2.47.
BOSQUE K. 14				1.23		1.23.
PORVENIR PARAISO K 38				3.70	1.23	4.94.
BOSTON K. 43.			1.23			1.23.

TOTAL →	13.58	3.70	19.75	46.91	16.04	100,0
---------	-------	------	-------	-------	-------	-------

TABLA 6

HORARIO COMOSO.	12.30 - 1.00 P.M.	1.30 - 2.00 P.M.	2.30 - 3.00 P.M.	3.30 - 4.00 P.M.	4.30 P. MAS P.M.	TOTAL.
RUTAS.						
FLORIDA TERMINAL K38			4.0	4.0		8.0.
FLORIDA TERMINAL K43				8.0	2.0	10.0.
DEADO PORVENIR				2.0		2.0.
RUTA 3				2.0		2.0.
CENTRO PUEBLO				2.0		2.0.
PASADENA LOS TRUJILLO				2.0		2.0.
COCHOFAI. K. 19						
SAN LUIS SANTA MARIA						
BOHOFAL LA VICTORIA						
CIENABELA CAJIBEC						
COCHOFAI K. 20	2.0					2.0.
EXPRESO PORVENIR						
CALDAS RECREO						
LAS FLORES CIVILLAR						
VIVERO PARAISO						
K. 50 PARAISO						
BOBOQUE K 18.						
PORVENIR PARAISO VIA 40						
SINCHI BALUAR K. 12						
SINCHI BALUAR GRUPO						
SINCHI BALUAR C. 17						
MARIA MODELO						
MARIA MODELO EL PAR.						
MARIA MODELO LAS NOVAS						
MARIA M. CARUNVALAR						
ESTUDIANTE LOS OLIVOS.						
LUCERO SAN FELIPE						
BOSTON CALLE 72						
UNIBORTE K 54						
DELICIAS OLAYA						
SILENCIO VALLE						
LONIA FRESCA HOSPITAL						
LONIA FRESCA LA PAZ						
PORVENIR PRADO						
CALLE SILENCIO						
NOBILLO DELICIAS						
AVANILLA						
BOBOQUE K. 14						
PORVENIR PARAISO K 38						
BOSTON K. 43						
TOTAL →	4.0	12.0	38.0	40.0	6.0	100.0

es a él a quien se le acusa de tal hecho.

Las estadísticas anteriores son importantes tenerlas en cuenta para poder en el siguiente capítulo presentar desde la visión de Trabajo Social alternativas concretas de intervención.

3.3. CALIDAD DEL SERVICIO

En relación a lo que se enfocó en el inicio del presente capítulo sobre la calidad del servicio teniendo en cuenta la silletería, puerta de entrada y de emergencia, la tabla 7 señala que el 55.0% opinaron que el servicio es regular, el 23.0% son buenas y finalmente el 22.0% expresó que la calidad del servicio es mala.

La opinión de los diversos sectores populares es fundamental teniendo en cuenta para que se oriente a la comunidad respecto a la forma como se debe presionar ante las entidades respectivas para que se mejore la calidad del servicio.

3.4. DEFICIENCIA Y DELIMITACIONES

Al estudiar las deficiencias y delimitaciones del transporte urbano en Barranquilla, se deben analizar variables como iniciación y finalización del servicio, horarios de salida

CADLA 7.

OCUPACION CALIDAD	BUENO	REGULAR	HALO	TOTAL.
	%	%	%	%
TRABAJADORES	14,0	21,0	15,0	50,0
ESTUDIANTES	6,0	21,0	3,0	30,0
AMAS DE CASA	3,0	13,0	4,0	20,0
TOTAL	23,0	55,0	22,0	100,0

y llegada, y llegada de trabajadores, estudiantes y amas de casa tomada de muestra.

La tabla 8 muestra como el servicio se inicia entre las 5 a.m. y las 7 a.m. y la finalización entre las 7 p.m. y hasta más allá de las 10 p.m. aquí se muestra la mayor deficiencia de transporte, pues el 27.0% finaliza entre las 7 p.m. y las 7:30 p.m., el 23.0% entre las 7.31 p.m. a las 8 p.m., el 20.0% entre las 9.01 p.m. y las 9.30 p.m., el 14.0% entre las 9.31 p.m. a 10 p.m., el 7.0% entre las 8.31 p.m. a 9.p.m. el 4.0% entre las 8.01 p.m. y las 8.30 p.m., y solo el 1% presta servicios hasta después de las 10.p.m.

Barranquilla es una ciudad metropolitana con variado flujo comercial e industrial en diversos ámbitos con labores en horas nocturnas, casi similar a lo que acontece a las grandes ciudades del mundo, pero en ellas el servicio colectivo de transporte es permanente tanto en el día como en la noche, sin embargo en la capital del Departamento del Atlántico muchas familias tienen que arriesgar sus vidas caminando largos trayectos, puesto que la insuficiencia de buses es extrema, hecho agravado en las horas de la noche donde prácticamente la ciudad queda incomunicada. Pero esto acontece ya que la ciudadanía no se preocupa por unificarse para precionar ante las entidades oficiales y privadas por

TABLA B.

SERVICIO DEL BUS.	5.01-5.30 A.M.	5.31-6.00 A.M.	6.01-6.30 A.M.	6.31-7.00 A.M.	TOTAL.	7.00-7.30	7.31-8.00	8.01-8.30	8.31-9.00	9.01-9.30	9.31-10.00	10.01-10.30	TOTAL.
-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	--------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	------------	-------------	--------

ROUTAS.

%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

FLORIDA TERMINAL K. 3B.	1.0	3.0	1.0		5.0		2.0	3.0		2.0			7.0
FLORIDA TERMINAL K. 43.	1.0	2.0	2.0		5.0		1.0	1.0			1.0		3.0
PRAO PORVENIR.		4.0			4.0		1.0	3.0					4.0
ROTA 3.		4.0			4.0		2.0	2.0					4.0
PASADENA LOS TROPALLOS.	1.0	1.0			2.0			1.0	1.0				2.0
REINTRO PUEBLO	2.0	2.0			4.0				1.0	2.0	1.0		4.0
BOCHOFAL K. 13	1.0				1.0			1.0					1.0
SAN LUIS - SAN MARTIN.	1.0				1.0			1.0					1.0
BOCHOFAL - LA VICTORIA.		1.0			1.0			1.0					1.0
CIVADELA - BONIDES.		1.0			1.0			1.0					1.0
COCHOFAL - K. 20.		1.0			1.0			1.0					1.0
EXPRESO PORVENIR.		4.0	1.0		5.0		3.0	1.0			1.0		5.0
CALBAS RECREO		1.0			1.0		1.0						1.0
LAS FLORES REVILLAR.		1.0			1.0		1.0						1.0
VIVERO - PARAISO.		1.0			1.0		1.0						1.0
K. 50 - PARAISO.		1.0			1.0		1.0						1.0
BOSQUE K. 18.	2.0				2.0		2.0						4.0
PORVENIR PARAISO K. 40.		5.0			5.0		2.0			1.0	2.0	2.0	5.0
SIMON BOLIVAR K. 12.	2.0	2.0			4.0			2.0					2.0
SIMON BOLIVAR GALAN.	1.0	1.0			2.0					1.0	2.0		3.0
SIMON BOLIVAR C. 17.		1.0			1.0					1.0	1.0		2.0
MARIA MODELO.	5.0	4.0	1.0		10.0			1.0		4.0	3.0	1.0	9.0
MARIA MODELO EL PARQUE.	3.0				3.0				1.0			1.0	2.0
MARIA MODELO LAS MUJAS.	1.0	2.0			3.0					3.0		1.0	4.0
MARIA M. BIRUKUALAR.			1.0		1.0					2.0			2.0
ESTUDIANTES LOS OLIVOS.		1.0			1.0		1.0						1.0
LUBERO SAN FELICE.		2.0			2.0		2.0						2.0
BOSTON CALLE 12.		3.0			3.0		2.0	1.0					3.0
UNINORTE CARRERA 54.	2.0				2.0					1.0	1.0		2.0
DELICIAS OLAPA.		2.0			2.0					2.0			2.0
SILENCIO VALLE.			1.0		1.0		1.0						1.0
LOMA FRESCA HOSPITAL.	2.0				2.0				2.0				2.0
LOMA FRESCA LA PAZ.	1.0				1.0						1.0		1.0
PORVENIR PRAO.		1.0	1.0	1.0	3.0			1.0	2.0				3.0
VALLE SILENCIO.				1.0	1.0		1.0						1.0
MURILLO DELICIAS.	1.0	1.0			2.0				1.0			1.0	2.0
AGUANILLA		1.0	1.0		2.0		2.0						2.0
BOSQUE K. 14.	2.0	1.0			3.0			1.0					1.0
PORVENIR PARAISO K. 38.	2.0		2.0		4.0			1.0	2.0			1.0	4.0
BOSTON CARRERA 43.		1.0	1.0		2.0		1.0				1.0		2.0

TOTAL →	31.0	55.0	13.0	1.0	100.		27.0	23.0	6.0	7.0	19.0	14.0	4.0	100.
---------	------	------	------	-----	------	--	------	------	-----	-----	------	------	-----	------

la superación de las deficiencias y limitaciones del transporte urbano.

Desde la visión analítica los datos de la tabla 8 señalan como la mayoría de los horarios en que finaliza el servicio no permite que el pueblo, la ciudadanía barranquillera pueda transportarse en las horas de la noche.

La tabla 9 referente al horario de salida de los trabajadores señalan el mayor porcentaje entre las 6.01 a las 7 a.m. con el 46.0% y en horas de la tarde la situación se torna más difícil con 53.84% entre 1 p.m. a 2 p.m. y el 30.76% entre las 2.01 p.m. a las 3.p.m.

Un aspecto que merece un análisis detenido es el referente a cómo la clase trabajadora tiene problema para tomar el transporte hecho que va en contra de la estabilidad y de la economía del país. Lo correcto deviese ser que las empresas y entidades comerciales tuviesen sus servicios de transporte propio para recoger y repartir a los trabajadores, e illo no acontece así, lo que agrava la calidad del servicio; otro hecho que es necesario analizar es la irresponsabilidad de algunos transportadores que quienes violando normas nacionales arriendan a empresas o colegios buses de rutas, hecho que encarece más el transporte y ante lo cual los gre

HORARIO DE SALIDA.	5.01-6.00 A.M.	6.01-7.00 A.M.	7.01-8.00 A.M.	8.01-9.00 A.M.	9.01 Y MAS A.M.	TOTAL.	12.01-1.00 P.M.	1.00-2.00 P.M.	2.01-3.00 P.M.	4.00 Y MAS. P.M.	TOTAL.
--------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	--------------------	--------	--------------------	-------------------	-------------------	---------------------	--------

RUTAS.

%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

FLORIDA TERMINAL K. 30.		4.0				4.0.		3.84	3.84		7.69.
FLORIDA TERMINAL K. 43			6.0			6.0.			7.69		7.69.
PRADO PORVENIR.											
RUTA 3.				2.0	2.0	4.0.		3.84	3.84		7.69.
PASADENA LOS TRODILLOS			2.0			2.0.					
CENTRO PUEBLO.	2.0		2.0			4.0.					
COCHOFAL K. 19 REALENGO.	2.0					2.0.					
SAN LUIS - SAN MARTIN.		2.0				2.0.					
COCHOFAL - LA VICTORIA.		2.0				2.0.					
CIUDADELA - BONIDES.											
COCHOFAL K. 20.											
EXPRESO PORVENIR.			2.0			2.0.		3.84			3.84.
CALBAS RECREO.	2.0					2.0.					
LAS FLORES BEVILLAR.		2.0				2.0.		3.84			3.84.
VIVERO - PARAISO.		2.0				2.0.			3.84		3.84.
K. 50 - PARAISO.											
BOSEQU K. 18.		2.0				2.0.				3.84	3.84.
PORVENIR PARAISO VIA 40.		4.0				4.0.		7.69			7.69.
SIMON BOLIVAR K. 12.	4.0					4.0.					
SIMON BOLIVAR GALAN.		2.0				2.0.			3.84		3.84.
SIMON BOLIVAR C. 17.		2.0				2.0.		3.84			3.84.
MARIA MODELO		10.0				10.0.		3.84			3.84.
MARIA MODELO EL PARQUE			8.0			8.0.					
MARIA MODELO LAS HORAS.		2.0				2.0.	3.84				3.84.
MARIA N. CIRUNVALAR.	2.0					2.0.	3.84				3.84.
ESTUDIANTES LOS OLIVOS.		2.0				2.0.		3.84			3.84.
LUXERO SAN FELIPE.			2.0			2.0.			3.84		3.84.
BOSTON CALLE 72.			2.0			2.0.					3.84.
UNIMORTE KARRERA 54.						2.0.		3.84			3.84.
DELICIAS OLIVA.											
SILENCIO VALLE.											
LOMA FRESCA HOSPITAL.		4.0				4.0.		7.69			7.69.
LOMA FRESCA LA PAZ.	2.0					2.0.					
PORVENIR PRADO.		2.0	2.0			4.0.			3.84		3.84.
VALLE SILENCIO.											
MURILLO DELICIAS.		2.0	2.0			4.0		3.84			3.84.
AVANILLA.	2.0	2.0				4.0		3.84		3.84	7.69.
BOSEQU K. 14.	4.0					4.0					
PORVENIR PARAISO K. 38.	2.0					2.0					
BOSTON KARRERA 43.											

TOTAL --	22.0	46.0	28.0	2.0	2.0	100		7.69	53.84	30.76	7.69	100
----------	------	------	------	-----	-----	-----	--	------	-------	-------	------	-----

mios deben precionar con medidas enérgicas.

La tabla 10 señala que los trabajadores se desplazan a sus hogares en la hora de la mañana despues de las 11 a.m. con formando el 90.90%, en la tarde el 45.45% se presenta entre las 6.01 p.m. a las 7 p.m. y el 25% entre las 7 p.m. y más

Si bien se presenta una estabilidad en las horas de salida de los trabajadores, no acontece así con los estudiantes, donde se muestran horas de salidas mas temprano y con relativa desigualdad con respecto a las anteriores.

La tabla 11 muestra como en horas de la mañana el mayor porcentaje se presenta con 42.30% entre las 6.01 a.m. a las 7 a.m. luego el 38.46% entre las 7:01 a.m. a las 8 a.m.; el 15.38% entre las 5:01 a.m. a las 6. a.m., en horas de la tarde el mayor porcentaje es de 35.0% y se presenta entre la 1:01 a.m. a las 2 p.m., el 30.0% entre las 12:01 p.m. a la 1 p.m. e igual porcentaje entre las 2:01 p.m. a las ap.m. y finalmente el 5.0% entre las 4:01. p.m. y más.

Con referencia a la llegada de los estudiantes se presenta el 79.16% despues de las 11 a.m., el 20.83% entre las 10 a.m a las 11 a.m. ; en horas de la tarde el 45.45% se da entre las 6.p.m. a las 7 p.m. el 27.27% entre las 5:01 p.m. y las

HORARIO DE LLEGADA.	6.01-7.00 A.M.	10.00-11.0 A.M.	11.01 Y MAS A.M.	TOTAL.	12.01-1.00 P.M.	1.01-2.00 P.M.	2.01-3.00 P.M.	4.01-5.00 P.M.	5.01-6.00 P.M.	6.01-7.00 P.M.	7.00 Y MAS P.M.	TOTAL.
---------------------	-------------------	--------------------	---------------------	--------	--------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	--------------------	--------

RUTAS.

%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

FLORIDA TERMINAL K. 38.			6.06	6.06.						4.54		4.54.
FLORIDA TERMINAL K. 43.			9.09	9.09.						4.54		4.54.
PRADO PORVENIR.										2.27	2.27	4.54.
ruta 3.			6.06	6.06.								
PASADENA LOS TRABAJOS.		3.03	3.03	3.03.			2.27					2.27.
BENTON - PUEBLO.									2.27			2.27.
COCHOFAK K. 19 REALENGO.			3.03	3.03.					2.27			2.27.
SAN LUIS - SAN MARTIN.										2.27		2.27.
COCHOFAK LA VICTORIA.										2.27		2.27.
CINDABELA - CHUISO.												
COCHOFAK K. 20												
EXPRESO PORVENIR			3.03	3.03.						2.27		2.27.
CALDAS RECREO.			3.03	3.03.						2.27		2.27.
LAS FLORES BEVILLAR.											2.27	2.27.
VIVERO - PARAISO.												
K. 50 - PARAISO.											2.27	2.27.
BOSQUE K. 18.			3.03	3.03.								
PORVENIR PARAISO VIA 40.			6.06	6.06.						4.54		4.54.
SIMON BOLIVAR K. 12												
SIMON BOLIVAR GALAN.		3.03	3.03	3.03.						2.27		2.27.
SIMON BOLIVAR B. 17.										2.27		2.27.
MARIA MODELO.			12.12	12.12.	2.27	2.27						4.54.
MARIA MODELO EL PARQUE						4.54	4.54					9.09.
MARIA MODELO LAS MUJAS.			3.03	3.03.						2.27		2.27.
MARIA M. CIRIBUNVALAR.	3.03		3.03	3.03.			2.27					2.27.
ESTUDIANTES LOS OLIVOS.			3.03	3.03.						2.27		2.27.
LUCERO SAN FELIPE.			3.03	3.03.						2.27		2.27.
BOSTON CALLE 72.			3.03	3.03.						2.27		2.27.
UNINORTE KARRERA 54.			3.03	3.03.						2.27		2.27.
DELICIAS OLAYA.												
SILENCIO VALLE.												
LOMA FRESCA HOSPITAL.			6.06	6.06.						4.54		4.54.
LOMA FRESCA LA PAZ.										2.27		2.27.
PORVENIR PRADO.			3.03	3.03.						4.54		4.54.
VALLE SILENCIO.												
MURILLO BELCIAS.			3.03	3.03.						2.27		2.27.
ABUANILLA.			6.06	6.06.						2.27	2.27	4.54.
BOSQUE K. 18.										4.54		4.54.
PORVENIR PARAISO K. 38.									2.27			2.27.
BOSTON KARRERA 43.												

TOTAL →	3.03	6.06	90.90	100	2.27	9.09	4.54	2.27	11.36	45.45	25.0	100.
---------	------	------	-------	-----	------	------	------	------	-------	-------	------	------

HORARIO DE LLEGADA.	10.01 - 11.00 A.M.	11.01 - Y MAS A.M.	TOTAL.	2.01 - 3.00 P.M.	5.01 - 6.00 P.M.	6.01 - 7.00 P.M.	7.01 - Y MAS P.M.	TOTAL.
	%	%	%	%	%	%	%	%
FLORIDA TERMINAL K.38	8.33		8.33		4.54	4.54		9.09
FLORIDA TERMINAL K.43	4.16		4.16		4.54	4.54		9.09
PRADO PORVENIR	4.16	12.5	16.66		9.09	9.09	9.09	18.18
ROUTE 3		4.16	4.16		4.54	4.54		9.09
PASADENA LOS TROPILLOS					4.54			4.54
CENTRO PUEBLO					4.54			4.54
COAHOFAL K. 19					4.54			4.54
SAN LUIS SANTA MARIA					4.54			4.54
COAHOFAL LA VICTORIA					4.54			4.54
CIUDADUELA CONVIDEC					4.54			4.54
COAHOFAL K. 20					4.54			4.54
EXPRESO PORVENIR		8.33	8.33		9.09			9.09
PALMAS DECREO					9.09			9.09
LAS FLORES CEVILLAR					9.09			9.09
VIVERO PARAISO					9.09			9.09
K. 50 PARAISO					9.09			9.09
BORQUE K 18		4.16	4.16		4.54			8.70
PORVENIR PARAISO VIA 40		4.16	4.16		4.54			8.70
SIMON BOLIVAR K.12		4.16	4.16		4.54			8.70
SIMON BOLIVAR GRAN		4.16	4.16		4.54			8.70
SIMON BOLIVAR C.17		4.16	4.16		4.54			8.70
MARIA MODELO					4.54			4.54
MARIA MODELO EL PARA					4.54			4.54
MARIA MODELO SAN MO.					4.54			4.54
MARIA MODELO CIRIO.					4.54			4.54
ESTUDIANTES LOS OLIVER.					4.54			4.54
LUBERO SAN FELIPE		4.16	4.16		4.54			8.70
BOSTON C. 72		8.33	8.33		4.54	4.54		17.41
UNIMODETE K. 54		8.33	8.33		4.54	4.54		17.41
DELICIAS OLAPA		4.16	4.16		4.54			8.70
SILENCIO VALLE					4.54			4.54
LOMA FRESCA HOSPITAL					4.54			4.54
LOMA FRESCA LA PAZ					4.54			4.54
PORVENIR PRADO		4.16	4.16		4.54			8.70
VALLE SILENCIO					4.54			4.54
MURILLO DELICIAS					4.54			4.54
ADUANILLA					4.54			4.54
BOSQUE K. 14		12.5	12.5		9.09			21.59
PORVENIR PARAISO K.38					9.09			9.09
BOSTON K. 43.					9.09			9.09
TOTAL	2083	79.16	100.0	9.09	27.27	45.45	18.18	100.0

6 p.m. , luego el 18.18% despues de las 7 p.m. y finalmente el 9.09% entre las 2:01 p.m. y las 3 p.m.

Ante el caos presentado en las denominadas horas picos en el transporte para todas las personas, una de las alternativas que podrían disminuir la problemática podría contraerse en el hecho de que se emitiesen y se hicieran cumplir normas que obligasen a los propietarios de instituciones educativas a tener servicio de transporte proporcional a la cobertura estudiantil; ya que cuando Barranquilla se inició como ciudad los principales centros educativos de la urbe contaban con servicio de transporte.

Respecto al horario de salida de las amas de casa la tabla 13 presentan en la mañana los mayores porcentajes con 27.27% entre las 7:01 a.m. a las 8 a.m., le sigue 22.22% entre las 6:01 a.m. a las 7 a.m., el 16.16% entre las 9.am. a las 10 a.m. finalmente el 11.11% entre las 5:01 a.m. y las 6 a.m. en las horas de la tarde el único porcentaje se presenta en un 10% entre la 1:01 p.m. y las 2 p.m.

En las horas de llegada de las amas de casa el 44.44% sucede despues de las 10 a.m. , y 38.88% entre las 9:01 a.m. a las 10 a.m. y el 16.66% entre las 8:01 a.m. a las 9 a.m. en horas de la tarde la llegada se presenta 50.0% entre las

AMAS DE CASA.

TABLA 14.

HORARIO DE LLEGADA.	8.01 - 9.00 A.M.	9.01 - 10.00 A.M.	10.01 Y MAS A.M.	TOTAL.	3.01 - 4.00 P.M.	4.01 Y MAS P.M.	TOTAL.
---------------------	---------------------	----------------------	---------------------	--------	---------------------	--------------------	--------

RUTAS.	%	%	%	%	%	%	%
--------	---	---	---	---	---	---	---

FLORIDA TERMINAL K. 38.				1.55.			
FLORIDA TERMINAL K. 43.				1.55.			
PRADO PORVENIR.				1.55.			
RUTA 3.				1.55.			
PASADENA LOS TROPILLOS.				1.55.			
CENTRO PUEBLO.				1.55.			
CENTRAL K. 19 REALERGO.				1.55.			
SAN LOUIS - SAN MARTIN.				1.55.			
CORONAL - LA VICTORIA.				11.11.			
CUBABELA - COUIDES.				11.11.			
CORONAL - C. 20.				11.11.			
EXPRESO PORVENIR.				1.55.			
CALDAS RECREO.				1.55.			
LAS FLORES - REVILLAR.				1.55.			
VIVERO - PARAISO.				1.55.			
K. 50 - PARAISO.				1.55.			
BORQUE K. 18.				1.55.			
PORVENIR PARAISO VIA 40.				1.55.			
SIMON BOLIVAR K. 12.				1.55.			
SIMON BOLIVAR GALAJI.				1.55.			
SIMON BOLIVAR C. 17.				1.55.			
MARIA MODELO.				1.55.			
MARIA MODELO EL PARQUE.				1.55.			
MARIA MODELO LAS MORAS.				1.55.			
MARIA M. CIRCUVALAR.				1.55.			
ESTUDIANTE LOS OLIVOS.				1.55.			
LUNERO SAN FELIPE.				1.55.			
BOSTON CALLE 72.				1.55.			
UNIBORTE KARRERA 54				1.55.			
DELICIAS OLAPA.				1.55.			
SILENCIO VALLE.				1.55.			
LONA FRECHA HOSPITAL.				1.55.			
LONA FRECHA LA PAZ.				1.55.			
PORVENIR PRADO.				1.55.			
VALLE SILENCIO.				1.55.			
MURILLO DELICIAS.				1.55.			
ADUANILLA.				1.55.			
BOSQUE K. 14.				1.55.			
PORVENIR PARAISO K. 38.				1.55.			
BOSTON KARRERA 43.				1.55.			

TOTAL	16.66	98.88.	44.44	100	50.0	50.0	100.
-------	-------	--------	-------	-----	------	------	------

3:01 p.m. a 4 p.m. y 50% de 4:01 p.m. y más.

Racionalizando anteriormente las tablas anteriores se puede señalar que las horas picos en que trabajadores, estudiantes y amas de casa se desplazan a coger el transporte para marcharse a diversas actividades laboral, estudiantiles y doméstica en general (mercadeos) se presentan en la mañana entre las 6 a.m. a las 8 a.m. en la tarde de las 12 m. a las 2 p.m. mientras que las llegadas de las 11:30 a.m. a 1 p.m. y de 6 p.m. en adelante, donde se escasea el transporte, se dan los sobre cupo y toda una situación caótica donde se necesita que con una correcta planificación urbanística, se desplazan mayores buses hacia aquellos lugares y horas en que la demanda es mayor que la oferta.

Un hecho que deberían merecer un estudio por parte de las autoridades pertinentes debería consistir en que las horas picos ubiquen mayor número de buses en servicio, impidiéndose el descanso en esa zona, pues nadie puede negar que con muchas las estaciones de gasolina y parqueaderos en Barranquilla, donde por ejemplo a las 7 a.m. a 12m. se encuentran buses en lavado o simplemente estacionados sin ninguna avería mecánica, esto producto de la irresponsabilidad con que se maneja este servicio en la capital del Departamento del Atlántico.

Lo anterior esta relacionado según los datos de la tabla 15 con el hecho de que el 37.0% de los buses son despachados entre 5 a 7 minutos, el 27.0% entre 8 a 10 minutos el 24.0% a más de 11 minutos. y el 12.0% de 2 a 4 minutos; ésto nos indica como el menor porcentaje es donde más rápido se despachan los buses correspondiéndole a Florida Terminal carrera 38, Florida Terminal carrera 43 carrera 54 Uninorte, Vivero-Paraiso, Bosque carrera 14, Simón Bolívar calle 17, María Modelo- Las Mora Las Flores; debiendo haber mayor número de rutas que tuviesen el despacho de 2 a 4 minutos, pues ello contribuirían a disminuir la situación crítica que se parece actualmente donde a diferencia de lo que plantean algunos no solo se presentan por insuficiencia de buses sino por mala planificación en el despacho por parte de cada ruta.

El problema de la irresponsabilidad de los transportadores de la ciudad de Barranquilla se expresa en multiples aspectos; entre ellos la tardanza conque se despachan los buses, a lo cual hay que agregar la lentitud con que se movilizan por las vías públicas, para entrar a un peligroso regateo cuando están llegando al control del tiempo, ante este hecho debería ser institucionalizado un despacho de buses más rápido que dinamice la situación, así como medida que pueda prevenir el regateo entre los conductores.

TABLA 15,

MINUTOS.	2 - 4	5 - 7	8 - 10	11 y MAS.	TOTAL.
RUTAS.					
	%	%	%	%	%
FLORINA FERNANDEZ K. 38.	1.0	2.0		3.0	6.0.
FLORINA FERNANDEZ K. 33.	1.0	1.0		2.0	4.0.
PRADO PORVENIR.				4.0	4.0.
ROTA 3.		1.0		4.0	4.0.
PASADENA LOS TROPILLOS.			1.0	1.0	2.0.
CENTRO PUEBLO.			2.0	3.0	4.0.
COCHOVAL K. 19 EXALENGO.			2.0	1.0	2.0.
SAN LOIS - SAN MARTIN.			2.0		2.0.
COMPTON - LA VICTORIA.			2.0		1.0.
CIBABUELA - CONDOC.			2.0		2.0.
BORHOTAL K. 20.		2.0			5.0.
EXPRESO PORVENIR.		1.0		2.0	1.0.
CALDAS RECRO		1.0			1.0.
LAS FLORES NEVILLAS.	1.0				1.0.
VINERO - PARADO.		1.0			1.0.
K. 50 - PARADO.		3.0			3.0.
BOQUE K. 13.		2.0	4.0		6.0.
PORVENIR PARADO VIA 40.		2.0			2.0.
SIMON BOLIVAR K. 12.		2.0			4.0.
SIMON BOLIVAR GALAN.			4.0		4.0.
SIMON BOLIVAR C. 17.	1.0				1.0.
MARIA ANGELO.		4.0	5.0		5.0.
MARIA ANGELO EL PARA.					4.0.
MARIA ANGELO LAS NOVAS.	5.0				5.0.
MARIA N. CIBABUELA.		3.0			3.0.
ESTUDIANTE LOS OLIVOS			2.0		2.0.
LUCERO SAN FELIPE.				1.0	1.0.
BOSTON CALLE 72.		2.0			2.0.
UNIONETE KARRERA 54.		1.0			2.0.
DELECIAS OLAYA.		1.0			2.0.
SILENCIO VALLE.		1.0	1.0		1.0.
LOMA FRESCA HOSPITAL.			2.0		2.0.
LOMA FRESCA LA PAZ.			1.0		1.0.
PORVENIR PRADO.		2.0			3.0.
CALLE PALERMO.		1.0			1.0.
MURILLO DELECIAS		1.0			2.0.
ADRIANILLA.			1.0		2.0.
BOQUE K. 14.				1.0	2.0.
PORVENIR PARADO K. 38		3.0			3.0.
BOSTON KARRERA 43.	2.0	3.0			3.0.
TOTAL	12.0	37.0	27.0	24.0	100.

La tabla 16 en relación a lo que se está analizando muestra como el 63.0% de las personas encuestadas tienen que caminar varias cuadras para coger el bus de manera regular, siendo esta una muestra de la mala planificación de las rutas, donde solo el 37.3% de los encuestados pueden tomar el bus con facilidad en la parada mas cercana a su residencia o trabajo.

El problema de tener que caminar varias cuadras para tomar el transporte está en relación con el hecho de que el 52.0% tienen que tomarlo incomodamente de pie; mientras que el 48.0% lo toman cómodamente.

La incomodidad del transporte es mayor si se tiene en cuenta que cuando la persona va de pie tiene que estar a espaldas a recibir pizones, roces, algunos de éstos inclusive de carácter obsceno y poniendo en peligro su seguridad personal, pues son esas oportunidades las que aprovechan los raponeros para sustraer dineros u otras pertenencias a los usuarios. Unido a la insuficiencias de normas higiénicas ya que cuando el bus va sobrepasado de pasajeros con más facilidad éstos últimos están propensos a recibir malos olores.

La incomodidad del pasajero en el transporte urbano en la

TABLA 16

OCUPACION / LOGAR	PARADA MAS CERCA A SU RESIDENCIA O TRABAJO.	CANTINA VARIAS CUADRAS	TOTAL.
	%	%	%
TRABAJADOR	12,0	38,0	50,0
ESTUDIANTES.	15,0	15,0	30,0
AMAS DE CASA.	10,0	10,0	20,0
TOTAL	37,0	63,0	100,0

TABLA 17

OCUPACION / PARADA.	SI	NO	TOTAL.
	%	%	%
TRABAJADOR	30,0	20,0	50,0
ESTUDIANTES	22,0	8,0	30,0
AMA DE CASA.	15,0	5,0	20,0
TOTAL.	67,0	33,0	100,0

se espresa cuando acorde a la tabla 18 se ves afectados por la deficiencia de buses; el 43.% de empleados, el 28.0% de comerciantes, el 18.0% de obreros y el 6% de oficios varios. Indica esto cómo el transporte es un servicio masivo por lo que debería haber mayores políticas que incentiven su mejoramiento.

Acerca del trato que el conductor le brinda al pasajero la tabla 19 señala que el 70.0% es regular, el 17.0% bueno y el 13.0% malo; la cifra de la tabla mencionada responden al nivel educativo cultural del gremio de conductores, el cual además es victima de la corrupción de manera mas intensiva, debido al medio ambiente en el cual ellos se desenvuelven, desde esta perspectiva se hace necesario que el Trabajo Social promueva las condiciones para que se implemente un educación social dinámica acerca del trato que se le debe brindar al conductor.

El Gobierno Nacional estipula normas para los vehículos que pueden o deben ser vinculados a las respectivas rutas, así como de la capacidad de los conductores, pero en un medio social donde las normas no se cumple es apenas lógico que puedan presentarse conductores quienes no reúnan los requisitos para ellos, debiendose impulsar una orientación dinámica respecto a la responsabilidad que tiene el conductor

TABLA 18.

OCCUPACION DE TRABAJAD.	OBRERO	EMPLEADO	OFICIOS VARIOS	CONFIRMIANTE	TOTAL.
	%	%	%	%	%
ACIFAS.					
FLORIDA TERMINAL K. 38		6.0			6.0.
FLORIDA TERMINAL K. 43		4.0			4.0.
PRADO PORVENIR		4.0		2.0	4.0.
RUTA 3		2.0		2.0	4.0.
PAJADENA LOS TRUJILLOS	2.0	2.0			2.0.
BENTZO DUEBLO.		2.0			2.0.
COCHOVAL K. 19 DEALENG.					
SAN LOIS SANTA MARIA.					
COCHOVAL LA VICTORIA.					
CICHOVELA CONIDEC					
COCHOVAL K. 20		2.0		4.0	4.0.
EXPRESO PORVENIR	2.0				2.0.
CALIAS BECREO		2.0			2.0.
LAS FLORES CEVILLAR					
VIVERO PARAJO					
K 50 PARAJO					
BOSQUE K 18	4.0				4.0.
PORVENIR PARAJO VIA 40	2.0		2.0		2.0.
SIMON BOLIVAR K 12					
SIMON BOLIVAR GALAN				4.0	4.0.
SIMON BOLIVAR C. 17				2.0	2.0.
MARIA MODELO	4.0			4.0	8.0.
MARIA MODELO EL PARQUE		4.0	4.0		4.0.
MARIA MODELO LAS ADRAS					
MARIA N. CIRCONVALAR.					
ESTUDIANTET LOS OLIVOS					
LUCERO SAN FELIPE				6.0	6.0.
BOITOU CALLE 12		4.0			4.0.
UNINDETE K. 54		2.0			2.0.
DELICIAS OLAYA		2.0			2.0.
SILENCIO VALLE					
LOMA FRESCA HOSPITAL	2.0				2.0.
LOMA FRESCA LA PAZ		4.0			4.0.
PORVENIR PRADO		4.0			4.0.
VALLE SILENCIO		2.0		2.0	4.0.
MURILLO DELICIAS		2.0			2.0.
AVANILLA	2.0			2.0	4.0.
BOSQUE K 14		4.0			4.0.
PORVENIR PARAJO K 38					
BOSTON K. 43					
TOTAL	18,0	48,0	6,0	28,0	100,0

TABLA 19.

TRATO DEL CONDUCTOR. Ocupación.	BUENO	REGULAR	MALO	TOTAL.
	%	%	%	%
TRABAJADOR	12,0	29,0	9,0	50,0
ESTUDIANTES	30,0	24,0	3,0	30,0
AMAS DE CASAS	20,0	17,0	1,0	20,0
TOTAL	17,0	70,0	13,0	100,0

sobre el timón.

Continuando con el enfoque de la problemática que se genera en el transporte, encontramos según la tabla 20 que el 69.0% tienen que tomar el bus desde la parada inicial hasta dos cuadras, mientras que se presenta el 23.0% de quienes caminan de 3 a 5 cuadras, para estas personas la situación se le hace caótica pues desarrollan prácticamente de manera necesaria un desgaste físico, además pérdida de tiempo, lo que genera tensiones nerviosas, traumas psicológicos que debieran tener una atención pronta por parte de las autoridades respectivas; la situación en estudio se hace más grave aún para el 6.0% de quienes le corresponden caminar de 6 a 8 cuadras y el 2.0% de quienes caminan de 9 a 11 cuadras, estos últimos por muy temprano que salgan de sus hogares llegan tarde a sus compromisos respectivos, siendo contraproducentes a la estabilidad social.

La pésima calidad del transporte urbano en la ciudad de Barranquilla como parte integral de lo que acontece a nivel nacional lleva a que cuando se presentan movimientos populares de inconformismo especialmente estudiantiles que desembocan en desórdenes callejeros, el blanco de todo ello van a ser los vehículos de servicio público.

CUADRAS.	0-2	3-5	6-8	9-11	TOTAL.
RUTAS.					
	%	%	%	%	%
FLORIDA TERMINAL K. 28.	7.0				7.0.
FLORIDA TERMINAL K. 43.	4.0		2.0		3.0.
PRADO PORVENIR.	4.0				4.0.
ROTA 3.	2.0				4.0.
PARADENA LOS TROPALLOS.	4.0				2.0.
CENTRO PUEBLO	1.0				4.0.
COCHOTAL K. 19 REALENCO.	1.0				1.0.
JANUARI - SAN MARTIN.	1.0				1.0.
COCHOFAL LA VICTORIA.		1.0			1.0.
CIUDADENA CONIDES.	1.0				1.0.
COCHOFAL KARRERA 20.	4.0		1.0		1.0.
EXPRESO PORVENIR.	1.0				1.0.
CAJAS RECICO.	1.0				5.0.
LAS FLORES REVILLAR					1.0.
VIVERO - PARAYO.					1.0.
KARRERA 50 - PARAYO.					1.0.
BOSQUE KARRERA 18.	3.0				1.0.
POVENIR PARAYO VIA 40.	6.0				3.0.
SIMON BOLIVAR K. 12.	3.0				6.0.
SIMON BOLIVAR GALAN.				2.0	3.0.
SIMON BOLIVAR C. 17.					2.0.
MARIA MOSELO.	6.0				2.0.
MARIA MOSELO EL PARQUE.	4.0				2.0.
MARIA MOSELO LAS NORAS.					6.0.
M.M. CINCUNNALAR.		5.0			4.0.
EXPRESO LOS OLIVOS.	2.0				5.0.
ALCERO SAN FELIPE.	1.0				2.0.
BORTON CALLE 72.	3.0				2.0.
UNIONORTE KARRERA 54.	1.0				1.0.
DELECIAS OLAYA.	1.0				3.0.
SILENCIO VALLE.	1.0				2.0.
LOMA FRESCA HOSPITAL.	1.0				1.0.
LOMA FRESCA LA PAZ.		2.0			1.0.
FORVENIR PARAYO.	2.0				1.0.
VALLE SILENCIO.	1.0				2.0.
MORILLO BELICIAS.	2.0				3.0.
ADUANILLA.	1.0				1.0.
BOSQUE KARRERA 14.		1.0			2.0.
FORVENIR PARAYO K. 30.		3.0			2.0.
BORTON KARRERA K. 3.	1.0				3.0.
					2.0.
TOTAL	69.0	23.0	6.0	2.0	100.

La realidad social del transporte en Barranquilla, requiere que se despierte el interés en los diversos gremios de organizaciones de base para que por medios de los conductos regulares se precione al estado para que tome el control del servicio del transporte mejorandolo cualitativa y cuantitativamente.

Continuando el enfoque sobre diversos aspectos del transporte, la tabla 24 señala como las diversas rutas sobre las cuales se ha hecho mención, el 17.0% corresponden a Transurbar el 14.0% a Coolitoral, el 13.0% a Transdiaz, el 9.0% a Trans Atlántica, el 8.0% a Monterrey e igual porcentaje a Flota Angulo, el 6.0% a Sobusa e igual porcentaje a Lolaya, el 5.0% a Coochofal, e igual porcentaje para Flota Roja y el 3.0% a Cootlántico, e igual porcentaje a Embusa y Soodetrans.

Cada una de las empresas mencionadas tienen sus normas y estatutos propios que responden a patrones emitidos a nivel nacional en este sentido se hace indispensable que se coordinen los mecanismos necesarios para que los mismos no se queden en simple teoría, sino que se hagan cumplir a cabalidad en pro de la calidad del servicio.

El hecho de que en Barranquilla existen 17 empresas de transporte urbano, toda de carácter privado indica la dificultad

para el control del servicio, por lo que ante tal hecho una de las alternativas podría consistir en que el Estado mantuviese un control directo del transporte, desapareciendo sino toda , la mayoría de las empresas privadas.

TABLE 24.

EMPRESA	BOUSA	FLOTA ANGLO.	PORTALTY	TRAMWAY	FLORA	BOYER	LOLITA	ALIBREY	TRASPLA	TRAMWAY	TRAMWAY	TRAMWAY	TRAMWAY	TRAMWAY	TRAMWAY	TOTAL.
FLORIDA TERMINAL K 38																5.0.
FLORIDA TERMINAL K 43																5.0.
PRADO PORVENIR				4.0			4.0									4.0.
RUTA 3																4.0.
PASADENA LOS TRUJILLOS																2.0.
SENTERO PUEBLO																4.0.
BONHOVAL K 19 REALENGO																2.0.
SAN LOIS - SANTA MARIA.																4.0.
HOTEL LA VICTORIA.																1.0.
Ciudadela Coniaco.																1.0.
BONHOVAL K-20																1.0.
EXPRESO PORVENIR																1.0.
CALLOS RECREO	1.0	5.0														1.0.
LAS FLORES CIULLAR	1.0															1.0.
CIVERO PARAIPO	1.0															5.0.
K. 50 PARAIPO.	1.0															1.0.
BOISQUE K-18																1.0.
PREVENIR PARAIPO VIAJO				5.0				3.0								3.0.
SIMON BOLIVAR K. 12																5.0.
SIMON BOLIVAR GALAN																2.0.
SIMON BOLIVAR C. 17																3.0.
MARIA MODELO																2.0.
MARIA MODELO EL PARQUE																4.0.
MARIA MODELO LAS HORAS.																5.0.
MARIA MODELO SIGUNA.																3.0.
ESTUDIANTE LOS OLIVOS																5.0.
LOCERO SAN FELIPE																2.0.
BOSTON CALLE 72					3.0											1.0.
WINNIBETE X. 54.																3.0.
DELICIAS OLAYA.	2.0															5.0.
MILECCIO VALLE.																2.0.
LOMA FRESCA HOSPITAL																1.0.
LOMA FRESCA LA PAZ																3.0.
PORVENIR PRADO																1.0.
VALLE PALENCIO																2.0.
MUCILLO DELICIAS																2.0.
AVANILLA.																2.0.
BOISQUE K. 14																4.0.
PORVENIR PARAIPO K 35																2.0.
BOSTON K. 43																2.0.
TOTAL	60	80	30	130	50		60	80	1.0	2.0	140	90	3.0	60	170	1000

RUTAS.

4. EL TRABAJADOR SOCIAL FRENTE A LA PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE

Al analizar la intervención de Trabajo Social ante la problemática del transporte se debe comenzar por comprender que de nada valen análisis aislados de la realidad, porque ello poco o nada aportan a la investigación, debemos basarnos en situaciones y casos objetivos y concretos.

Si conocemos lo que realmente hacen la mayoría de las Trabajadoras Sociales en América Latina y al mismo tiempo leemos o escuchamos estos discursos y análisis sobre política social hechas por Trabajadores Sociales, nos encontramos con que existe una gran brecha y foso entre esas dos realidades. Hasta tal punto esta brecha es abismal, que si una persona ajena al Trabajo Social y con una buena formación científica en el campo de las ciencias humanas, leyese lo que se escribe y observase lo que se hace, podría pensar de que se trata de dos campos sin conexión entre sí (12).

Continuando con el enfoque sobre el quehacer profesional de Trabajo Social, se debe enfatizar que el aislamiento de la

¹²-----
ANDER EGG, Ezequiel. Historia del Trabajo Social. Edit. Humanitas. Alicante España, 1984, p.515.

profesión esta dada fundamentalmente por la entrega a aspectos de carácter intelectual de manera funcional sin detallar profundamente sobre una situación específica. Esto está interrelacionado con la teoría impartida en las aulas universitarias pero que al momento de constatar en la práctica social la situación surge muy diferente; es por ello que ante el tema del transporte se debe partir básicamente del aspecto práctico en el sector empresarial promoviendo la integración de conductores y empresarios, para lo cual trabajo social debe implementar entre otras funciones las siguientes a empresarial:

- Realizar programas pilotos (educativo, recreativo y comerciales);
- Realizar estudios de los obreros y su trayectoria laboral con miras a ascensos y promoción.
- Investigar las condiciones físicas de los individuos y su repercusión en el trabajo para reportarlo a la división de salud si es necesario.
- Prestar atención a individuos cuando sea solicitado.
- Promover actividades culturales y económicas con las esposas de los trabajadores.
- Administrar los servicios generales de bienestar social (beca, préstamos, etc.).
- Colaborar con la capacitación de mandos medios.
- Lograr una mayor colaboración entre las instituciones de Bienestar Social con el fin de proyectar sus servicios prestados hacia el interior de las empresas.

Para cumplimiento de tales funciones los empresarios y trabajadores sociales vinculados a este sector ven la necesidad que (estos últimos tienen) de desprenderse de sus técnicas y métodos tradicionales y orientar su quehacer profesional hacia la u

tilización de técnicas y métodos de supervisión administrativa (13).

Las anteriores funciones son válidas para la aplicabilidad en el tema en estudio, donde Trabajo Social debe y necesita proyectarse teniendo como base las diversas empresas de transporte existentes en Barranquilla, así como las entidades oficiales reguladoras del mismo.

Continuando con el enfoque de la cita anterior se debe comprender como en el proceso histórico van surgiendo mayores necesidades que de igual forma aumenta el campo de intervención profesional, así en el quehacer profesional actual se presentan funciones tanto macro como microsociales.

Sin desmeritar la importancia de las funciones microsociales, las macrosociales son vitales, para que desde el Instituto de Tránsito (INTRA) y el Instituto de Transporte y Tránsito se supere la crisis del transporte; así en las funciones macrosociales se ubican las que tienen que ver con la administración empresarial como son entre otras: Adminis

¹³MARTINEZ, María y Otras. Historia del Trabajo Social en Colombia, 1975, Cuaderno Universitario, Bogotá, 1981. p.214.

tración de bienestar, Planeación, Diseño de Política de Bienestar; a través de ella se va a permitir que existan los instrumentos necesarios para que se puedan dar las condiciones básicas para el bienestar en materia de transporte.

Además mediante las funciones de educación social, promoción politización, concientización, movilización, Trabajo Social puede implementar desde lo microsocioal las cuales son necesarias para que se mejoren la calidad de servicio de transporte en la medida en que la comunidad pueda participar al respecto.

Las diversas variables que sobre la calidad y problemática del transporte se estudiaron, deben servir de base para que Trabajo Social diseñe acciones a desarrollar con el compromiso de empresario y comunidad en general tendientes a un mejor servicio.

Si bien hasta el presente en Barranquilla Trabajo Social no había desarrollado una proyección dinámica en ese campo, se pretende una operatividad en la medida en que se presenten acciones práctica que permitan correctivos a lo que dificultan la prestación del mencionado servicio generando caos en el mismo.

4.1. COMUNIDAD Y TRANSPORTE

El desarrollo social en la fase actual exige el mayor demanda en servicio en la medida en que las diversas actividades socioeconómicas y culturales así lo exigen, es decir que cuantitativamente y cualitativamente el servicio de buses es deficiente con respecto a las personas que demandan el servicio, llevando a esto a que los problemas no sean atendidos correctamente pues como se ha dicho al empresario solo le interesa el enriquecimiento particular y en ningún momento el bienestar colectivo.

En coordinación a lo anterior se da en los últimos años un crecimiento cuantitativo de automotores, ubicados en los denominados transporte sin subsidio (T.S.S.), lo cual afecta gravemente la canasta familiar de los sectores populares sin que las autoridades implementen medidas al respecto, lo que justifica una vez más la necesidad de que Trabajo Social promueva una labor dinámica que responda a las necesidades de la población.

Entre los múltiples problemas que se presentan el Transporte público de pasajeros en nuestro medio social, además de los anotados están los siguientes:

- a. Deformación progresiva de las ciudades como resultado de una extensión incontrolada del transporte público de pasajeros, lo cual implica aumento exagerado en el costo de los otros servicios públicos.
- b. Alta congestión, accidentalidad y contaminación ambiental en las zonas que tienen alta densidad de tráfico automotor, contribuyendo al deterioramiento del centro de la ciudad.
- c. Largos y penosos viajes para la mayoría de los usuarios del transporte público en detrimento de su tiempo libre, limitando las posibilidades de acceso a empleos, centros comerciales y de recreación.
- d. Deterioramiento progresivo del servicio del transporte público colectivo, reflejado en la ausencia o escasez del mismo en zonas populares en las horas nocturnas y días festivos.
- e. Aumento de las tarifas del transporte urbano y debilitamiento del sistema del subsidio que favorece a su vez a los transportadores más que a los usuarios.
- f. Prestaciones laborales deterioradas y malas condiciones de trabajo para los conductores inferiores a los de otros muchos sectores de actividad económica humana y que impiden su organización afectiva para promover e impulsar sus intereses.
- g. Sometimiento de los propietarios de los vehículos de transporte público de pasajeros, particularmente de los pequeños propietarios, a los intereses de una empresa que no tiene como interés principal el transporte sino el monopolio de comercialización de vehículos, combustible, repuestos, y la obtención de rentas de goce por el control de las rutas.
- h. En los últimos años se ha favorecido la prestación del servicio sin subsidio y con mayores tari

fas principalmente por medio de busetas y con disminución del servicio de buses que cubren rutas en los sectores de menores ingresos. 14.

A pesar que lo anterior fué escrito en base a la ciudad de Bogotá, con excepción del primer literal los demás son válidos para la ciudad de Barranquilla, donde además las rutas se estructuran por iniciativa de la empresa privada sin una planeación específica de los sitios donde más se requieren, por lo que trabajo social debe impulsar una labor permanente tendiente a que la comunidad por medio de sus respectivas organizaciones de base presionen para que la calidad del transporte sean cada vez mejor cubriendo los diversos sectores populares con despachos lo mas rápido posible previniéndose que las personas tengan que caminar largas cuadras para tomar el bus.

Para que lo anterior acontezca se requiere que trabajo social tenga presencia en entidades como la dirección del Transporte y Transito, en el Intra, así como en cada una de las empresas del transporte urbano, donde coordinadamente

¹⁴ AYALA, Ulpiano. Debe Pensarse en la municipalización del Transporte Urbano de Pasajeros, La República, Bogotá Nov.2. de 1983, p.18.

se debe desarrollar una planeación de servicio que respondan a las necesidades que respondan a la población.

Continuando con el enfoque de comunidad y transporte se necesita resaltar el hecho de que en Barranquilla existen grandes zonas tuguriales o cordones de miserias donde sus habitantes se ven privados de elementales servicios básicos para la vida comunitaria, viéndose ésta población en condiciones precarias en todos los aspectos, carencias de servicios de acueducto, alcantarillado, sanitarios, energía eléctrica, mala alimentación y nutrición, en el caso que nos compete con respecto al transporte; entre los tugurios existentes tenemos Las Malvinas, Sourdís, Porfin la Cuchilla de San Nicolás, San Nicolás, Santa María, San Pedro, La Grejita, Las Florez, Realengo, Mequejo, etc.

4.2. MARGINALIDAD Y TRANSPORTE

Desde el punto de vista de la calidad del servicio de transporte, la situación se presenta mas caótica en los cordones de miseria o sectores tuguriales puesto que en ellos el crecimiento de la población es acelerado, debido a que se dan flujos migratorios humanos sin condiciones elementales para la vida humana, el estado de las vías en esta zona impiden que las líneas de buses hagan recorrido dentro de ellas, por

lo cual sus habitantes se ven obligados a caminar extensas cuadras para coger el bus, con ello no solo se da un desgaste físico sino que las personas quedan a espensas de poder ser víctimas de la delincuencia.

Los cordones de miseria son producto de las contradicciones del capitalismo, de su incapacidad para atender las demandas de viviendas y demás servicios públicos en la población, siendo sus habitantes ciudadanos como los demás seres humanos, se deben incrementar por parte de los propietarios de las empresas del transporte, líneas hacia sectores marginales, más aún cuando en Barranquilla los cordones de miserias o tugurios se encuentran irradiados en diversos sitios de la ciudad, asentandose allí una cuarta parte o más del total de la población.

Otro aspecto de marginalidad esta en relación con el hecho de que hacia los sectores populares donde habitan gran número de desempleados se incrementan buses T.S.S. lugares donde prácticamente las personas se ven imposibilitada de tomarlos dejando pasar varios buses mientras esperan el de tarifa mínima siendo esto contraproducente para la responsabilidad que tengan para llegar a una cita, cumplir un determinado compromiso o simplemente dirigirse al trabajo.

El problema de la marginalidad en relación al transporte lleva a la necesidad de que las empresas de transporte se hagan un rediseño de rutas, así como los buses T.S.S., en las mismas, entendiéndose por todo los medios que hacia los sectores marginales se despachan muchos sin subsidio.

4.3. PROPUESTA DE TRABAJO SOCIAL Y LA ORGANIZACION COMUNITARIA FRENTE A LAS NECESIDADES DEL TRANSPORTE

La propuesta de Trabajo Social ante la problemática del transporte deben estar encaminadas hacia acciones completas, así, en primera instancia se hacen necesario que las organizaciones de base presionen al gobierno para que las alzas en el transporte se hagan teniendo en cuenta la capacidad de ingreso de las clases trabajadoras y que vaya acorde con el alza de salarios, impidiéndose que los empresarios pidan aumento cada vez que les provoque de igual forma organizaciones de bases deben luchar para que las vías públicas permanezcan en estado óptimo para el recorrido de automotores.

Otra propuesta consiste en el hecho de que las autoridades del transporte en Barranquilla hagan un estudio social serio y detenido respecto al recorrido de las líneas de buses y las necesidades de la población para que se haga un rediseño reestructuración al recorrido de las actuales líneas de

transporte urbano.

Continuando con las propuestas se hace necesario que el Estado Colombiano implemente la nacionalización del transporte y un parque automotor regulado por el gobierno y que satisfaga la demanda de la población.

Otra propuesta de carácter concreto están dadas en que tanto en Intra como el Instituto de Tránsito y Transporte, así como cada una de las empresas de transporte urbano; asistan Trabajadoras Sociales, quienes agilicen los medios necesarios para mejorar la calidad del servicio; con base a ello se presenta el siguiente plan de trabajo.

PLAN DE TRABAJO PARA LA INTERVENCION SOCIAL

PROGRAMA DE BIENESTAR EN RELACION A LA CALIDAD DEL SERVICIO DEL TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE BARRANQUILLA

El Programa de Bienestar con relación a la calidad del servicio del transporte urbano en la ciudad de Barranquilla se fundamenta en dos proyectos básicos, donde se interrelacionan los aspectos institucionales como los comunitarios.

JUSTIFICACION DEL PLAN DE TRABAJO

Trabajo Social en la actual fase creativa debe y necesita proyectarse hacia diversos ámbitos del bienestar colectivo entre ellos el transporte, pues a pesar de las trascendencia del mismo en la economía política y aspectos sociales de la población no es atendida correctamente.

No pretendemos darle solución al problema, sino orientar acciones necesarias tendientes a que en la medida de lo posible comunidad, empresario y autoridades se preocupen por la calidad y cantidad del servicio.

En lo fundamental el plan se centra en el hecho de que autoridades y empresarios se integren para que se busquen correctivos a las situaciones caóticas en las denominadas horas picos.

OBJETIVO

promover desde la visión de Trabajo Social las condiciones básicas para que se mejoren las deficiencias características actualmente en los servicios de transporte urbano en la ciudad de Barranquilla.

PROYECTO 01:

LA PLANEACION DEL TRANSPORTE URBANO DE BARRANQUILLA DESDE LA VISION DE TRABAJO SOCIAL

JUSTIFICACION

Desde la visión creativa de Trabajo Social se hace necesario que los diferentes directores de la empresa de transporte coordinen actividades con funcionarios del INTRA y del Instituto de Tránsito y Transporte que permita el rre gateo de conductores, a la vez que en las denominadas horas picos se desplacen el mayor número de vehículos hacia las zonas congestionadas.

Es necesario que empresarios y el gobierno pongan en práctica servicios automáticos en los buses que permitan evitar los sobrecupos especialmente los denominados banderas.

OBJETIVO

Contribuir en la planeación del transporte urbano para que se disminuya su deficiencia en la ciudad de Barranquilla.

ACTIVIDADES

-Estudios para la modernización del parque automotor.

- desplazamiento del mayor número de vehículos posibles en las horas picos hacia los sitios de mayor congestión.
- Rediseños de rutas de tal forma que cubra a los sectores marginales de manera eficiente.
- Desplazamiento de policías, reguladores de tránsito en todos los puntos cardinales de la ciudad para evitar que sin causa justificada permanezcan automotores fuera de servicio en gasolinería y parqueaderos.
- Implementación de mecanismos necesarios para que cada empresa de buses en las respectivas líneas estén en capacidad de despachar vehículos cada dos minutos.
- Divulgación con las autoridades de tránsito a través de los medios de comunicación sobre el respecto de las diferentes señales de tránsito como también el trato que los pasajeros deben brindar a los conductores y viceversa.

PROYECTO 02:

TRABAJO SOCIAL Y LA ORGANIZACION COMUNITARIA ANTE LA PROBLEMATICA DEL TRANSPORTE URBANO

JUSTIFICACION

Trabajo Social orientará a las comunidades populares para que por medio de las respectivas organizaciones de base ten

gan voz y voto ante las autoridades del transporte en aras de diseño de políticas que respondan a situaciones específicas.

La comunidad debe estar vigilante de cualquier deficiencia que se presente en la calidad del transporte para que se presionen a los diferentes organismos para el logro de un mejor servicio.

Las organizaciones comunitarias deben ser los mecanismos a emplear para que de manera dinámica se preocupen por la dimensión del problema del transporte especialmente en las congestionadas horas picos.

OBJETIVO

Promover la participación comunitaria en las entidades reguladoras del transporte público de Barrenquilla para que se constituya en un permanente grupo de acción y presión que luchen por el bienestar comunitario en este sentido.

ACTIVIDADES

-Reuniones periódicas de funcionarios del INTRA, Instituto de Tránsito y Transporte y representante comunitarios para

tratar lo pertinente a un eficiente sistema de transporte.

-Formación de comités encargados de velar por la calidad de transporte y el reordenamiento de líneas acorde a la necesidad de la población.

-Promoción de conferencias, entrevistas, seminarios mediante los cuales se eduque a la población sobre las normas del transporte.

CONCLUSIONES

El transporte en la estructura social ha ido variando acorde al desarrollo socio económico de la sociedad, presentándose en lo público como privado siendo urbano, intermunicipal e interdepartamental en lo que a terrestre se refiera.

El transporte también puede presentarse de tipo aéreo, marítimo y fluvial.

Los múltiples problemas que se presentan en la infraestructura física, rutas, coberturas y calidad del servicio del transporte urbano público en Barranquilla muestran una gran ausencia de planificación habiendo la necesidad de que Trabajo Social proyecte acciones dinámicas respectivas, teniendo en cuenta su campo polifacético de intervención.

Respecto de los objetivos concluimos que los mismos alcanzan puesto que en el estudio se logró conocer la capacidad del parque automotor, el cual no satisface la demanda de la población en horas picos, por la mala planificación de rutas y despacho, siendo factores de tipo político, económicos y

sociales que inciden en la mala planificación del transporte.

En relación a lo que se ha venido anotando el problema del transporte se agrava por el carácter de dependencia de nuestro país donde se tienen que importar varios insumos y además por la burocracia existentes en las respectivas instituciones lo que produce la desplanificación y desorganización que va en detrimento de los sectores populares, ante este hecho llegan a presentarse conflictos que desembocan en desordenes callejeros. Lo anterior permite sustentar las hipótesis planteadas.

Queda claro que Trabajo Social como disciplina científica debe proyectarse al bienestar comunitario, debe y necesita intervenir ante la problemática del transporte para que se diseñen las acciones respectivas hacia la calidad del transporte.

RECOMENDACIONES

Respecto al estudio realizado se desarrollan las siguientes recomendaciones:

A las Autoridades del Transporte y a las Empresas Transportadoras:

- Que se amplie el parque automotor
- Que haya un control en el despacho de tal manera que se atienda la demanda de la población
- Que se hagan cumplir las normas del transporte y tránsito en pro del bienestar comunitario.

A la Decanatura de la Facultad de Trabajo Social de la Universidad Simón Bolívar:

- Que en los diversos campos de práctica comunitaria se oriente a sus miembros sobre los mecanismos de presión para obtener una mejor calidad en el transporte, así como la necesidad de que se le brinde un buen trato al conductor.

-Que se abran campo de práctica institucional, en el Instituto de Transporte y Tránsito como tambien en el Intra.

DUEÑAS RUIZ, Oscar José. Servicio Públicos y Tarifas. Bogotá, 1983.

GARCIA, Antonio. Bases de Economía Política. Antología del Pensamiento Económico y Social de América Latina. Vol. IV, tomo I. Bogotá, 1981.

H. LEFEBRE. El Derecho de la Ciudad, Edit. Anthropos, Paris 1968.

INSTITUTO NACIONAL DE TRANSPORTE, Organización Administrativa para el Transporte Administrativo en el Area Metropolitana para Bogotá, Colombia.

MANUAL DE DATOS ESTADISTICO DEL PARQUE AUTOMOTOR, INTRA, 1984.

MARX, Carlos. El Capital Crítica de la Economía Política, Vol. I. Fondo de Cultura Económica, decima tercera reimpresión, Bogotá, 1977.

VERGAR, José y BAENA, Fernando. Barranquilla su presente y su pasado. Edit. Recio Smith, 1946, 2ª ed. B/quilla, Col.

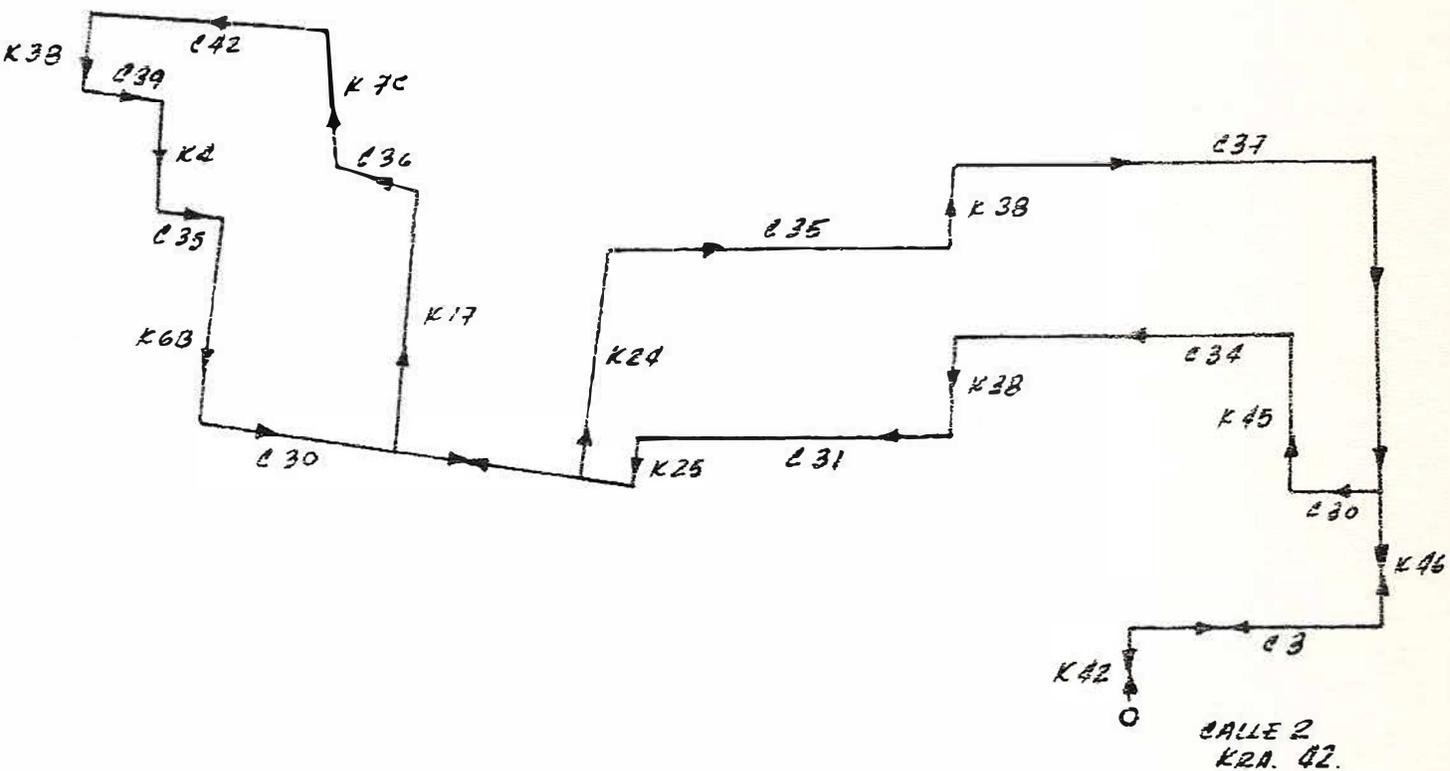
A N E X O

Los 47 gráficos siguientes se presentan el recorrido de las principales líneas de buses que cubren el transporte urbano en la ciudad de Barranquilla, allí puede apreciarse como grandes sectores tuguriales quedan desatendido, al igual que en otros sitios se presenta escasas de los mismos, hecho que sustenta la mal planificación y desorden urbanístico del cual se ha venido tratando en el transcurso de la investigación.

Enfocando globalmente los gráficos se analiza como predomina una desplanificación en las líneas, hecho que se agrava por la escasas de buses en cada una.

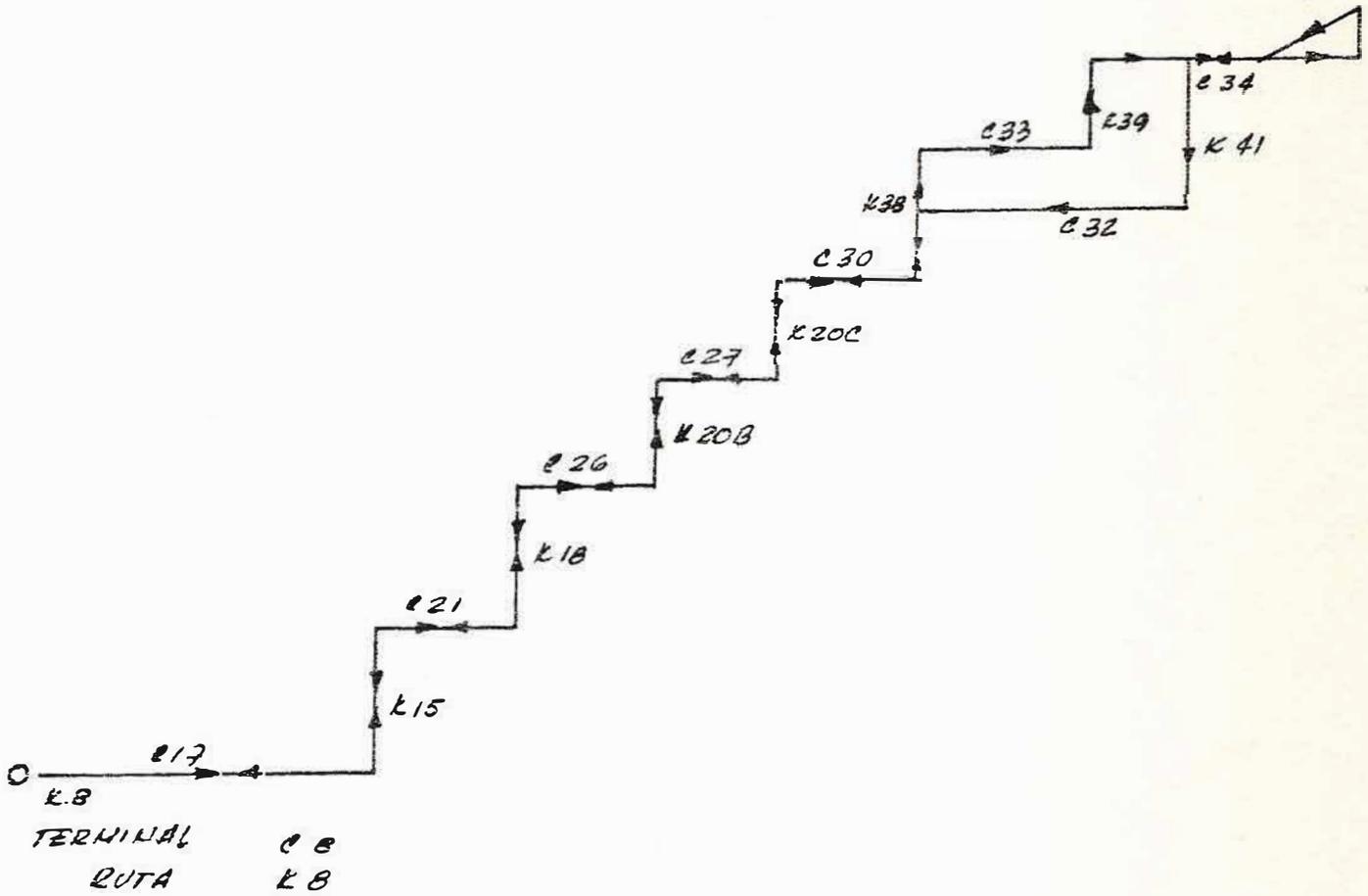
T. ATLANTICO.

ROTA: CARRERA 17.



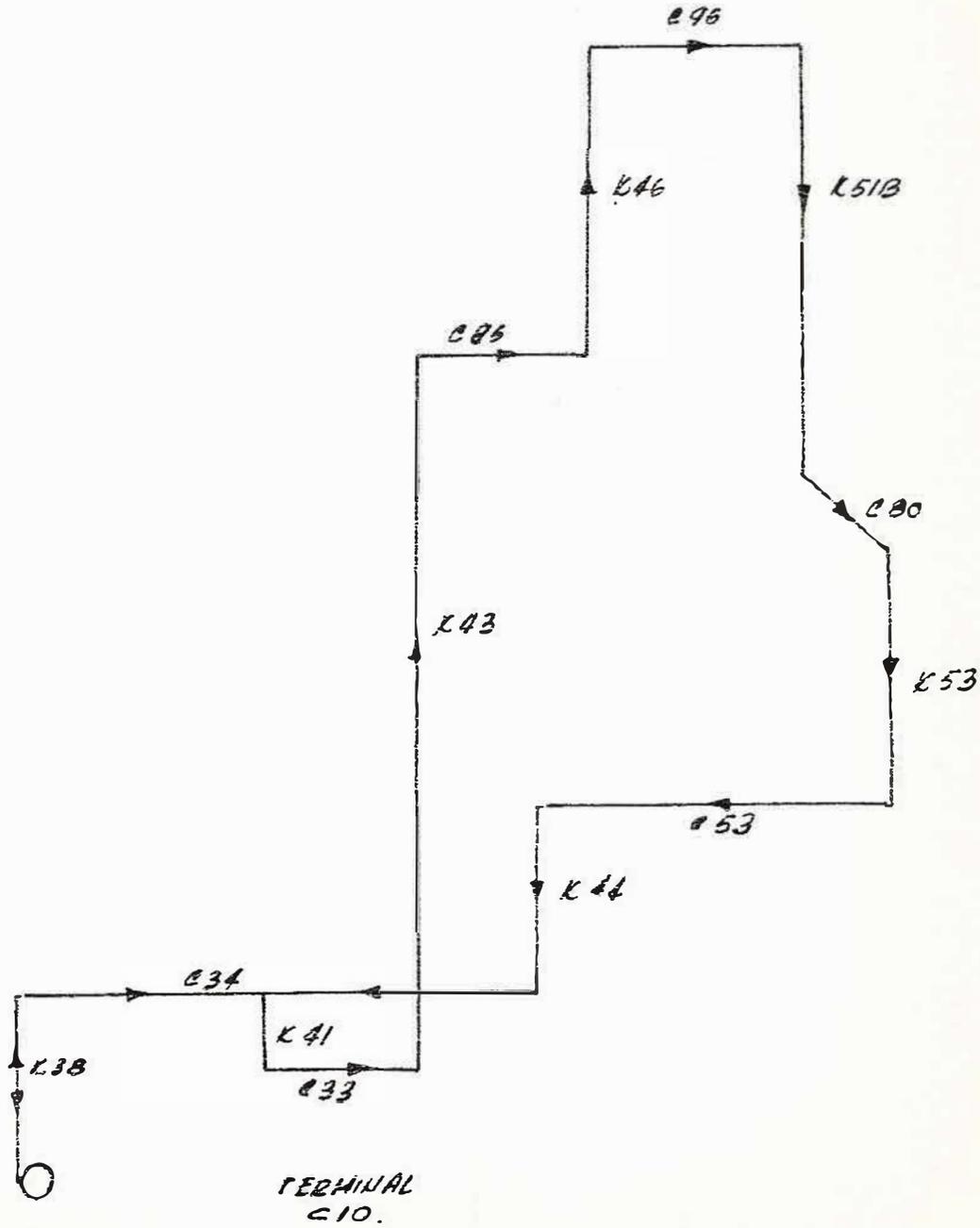
TRASALIANCO.

ROUTA: PASADENA - TRUPELLOS.



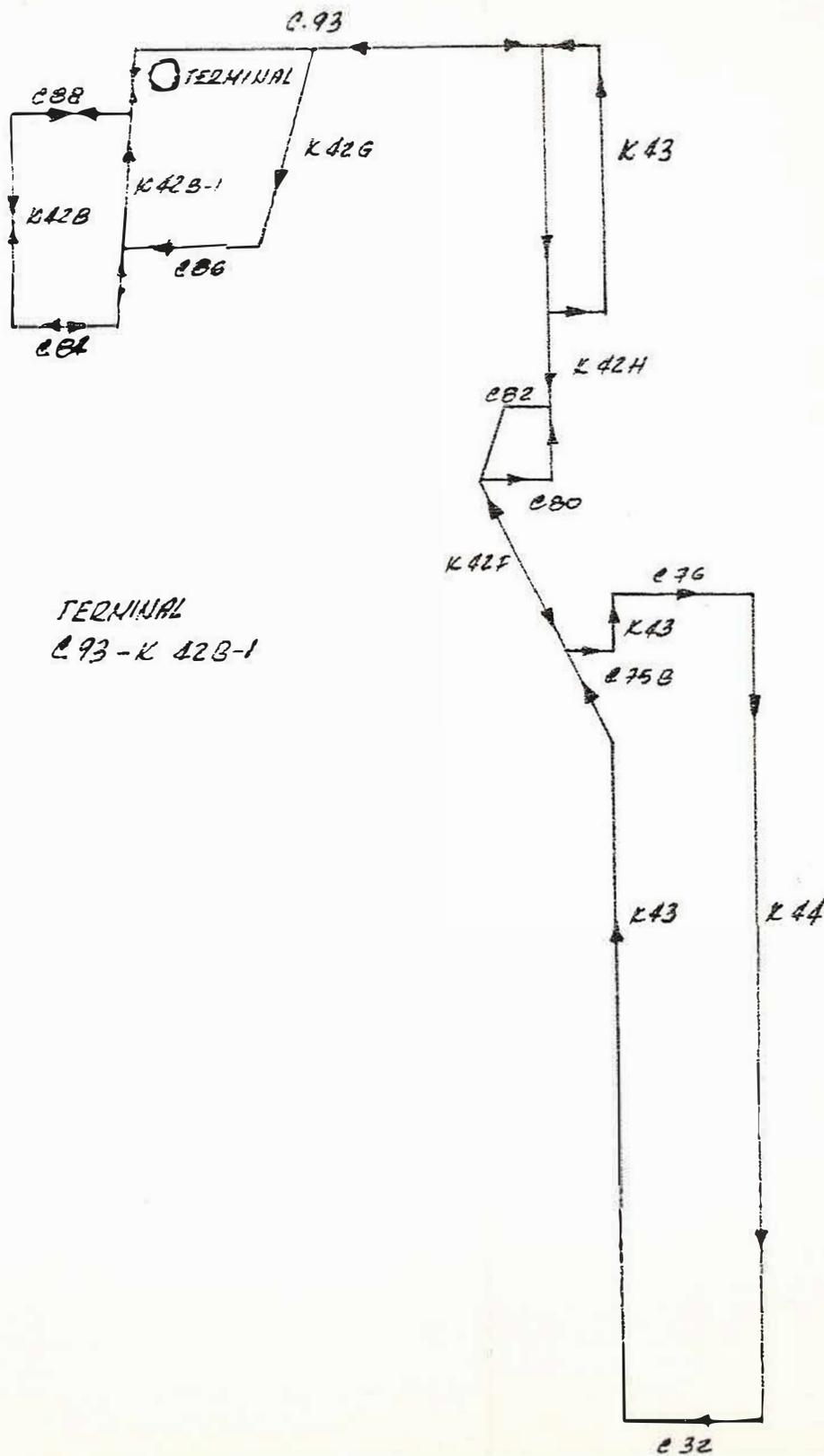
FLOTA ANGULO.

RUTA: PORVENIR PRADO.



FLOTA ANGULO

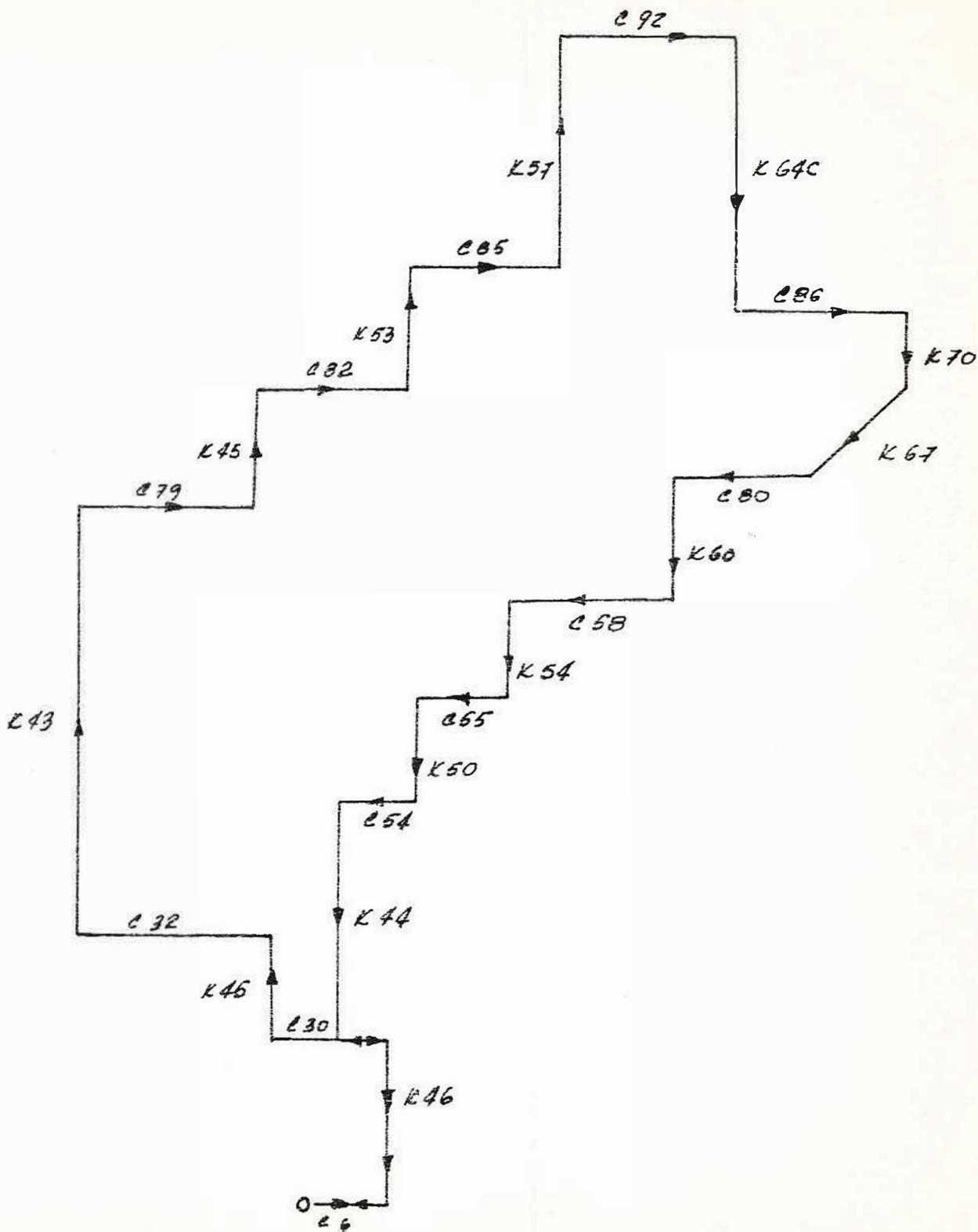
ruta: EXPRESO PORVENIR.



TERMINAL
C.93 - K.42B-1

TRANSDIAZ ANDULUCHA - CENTRO.

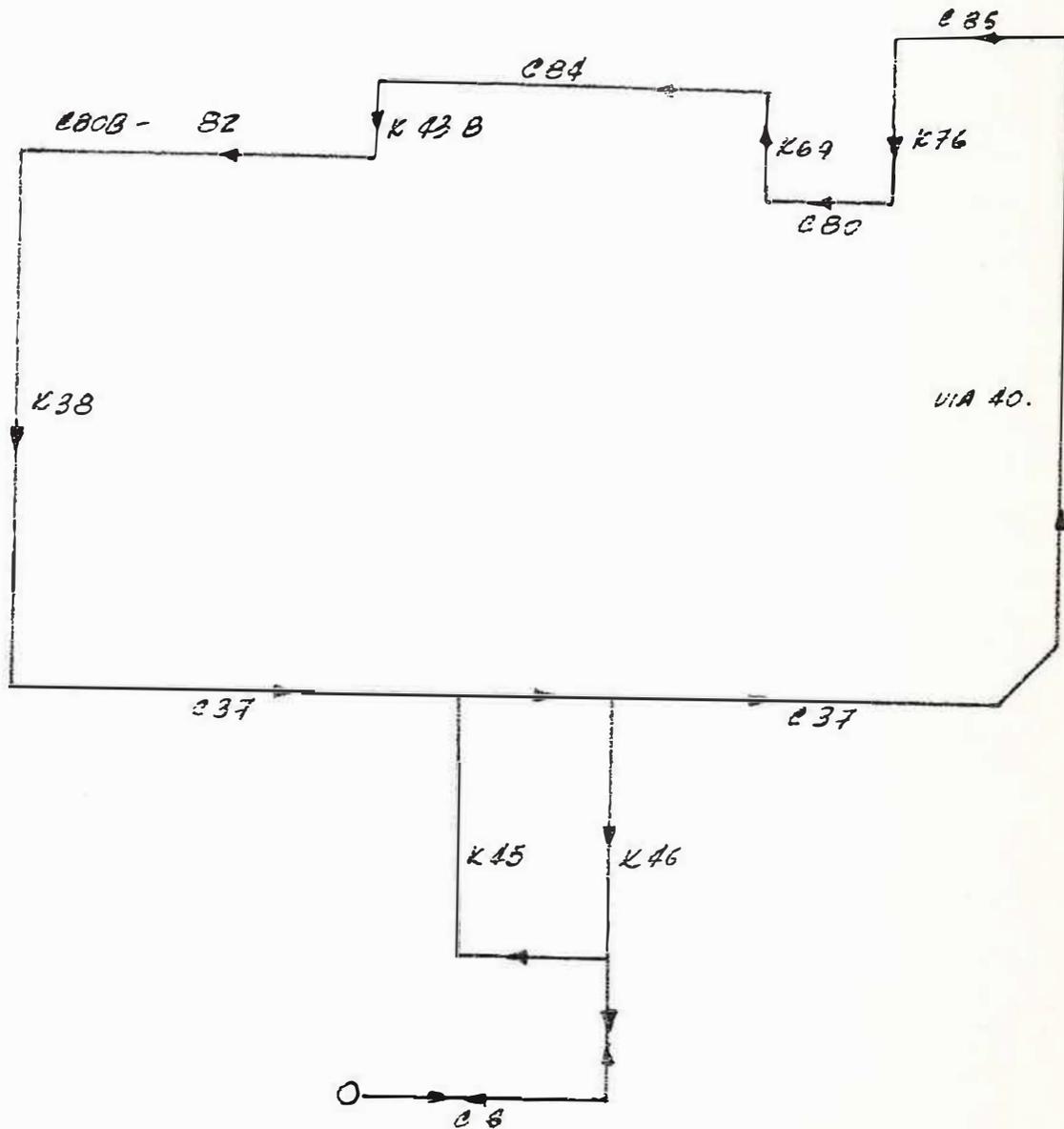
ROUTA 3.



TERMINAL
C 5-C 6 K 43

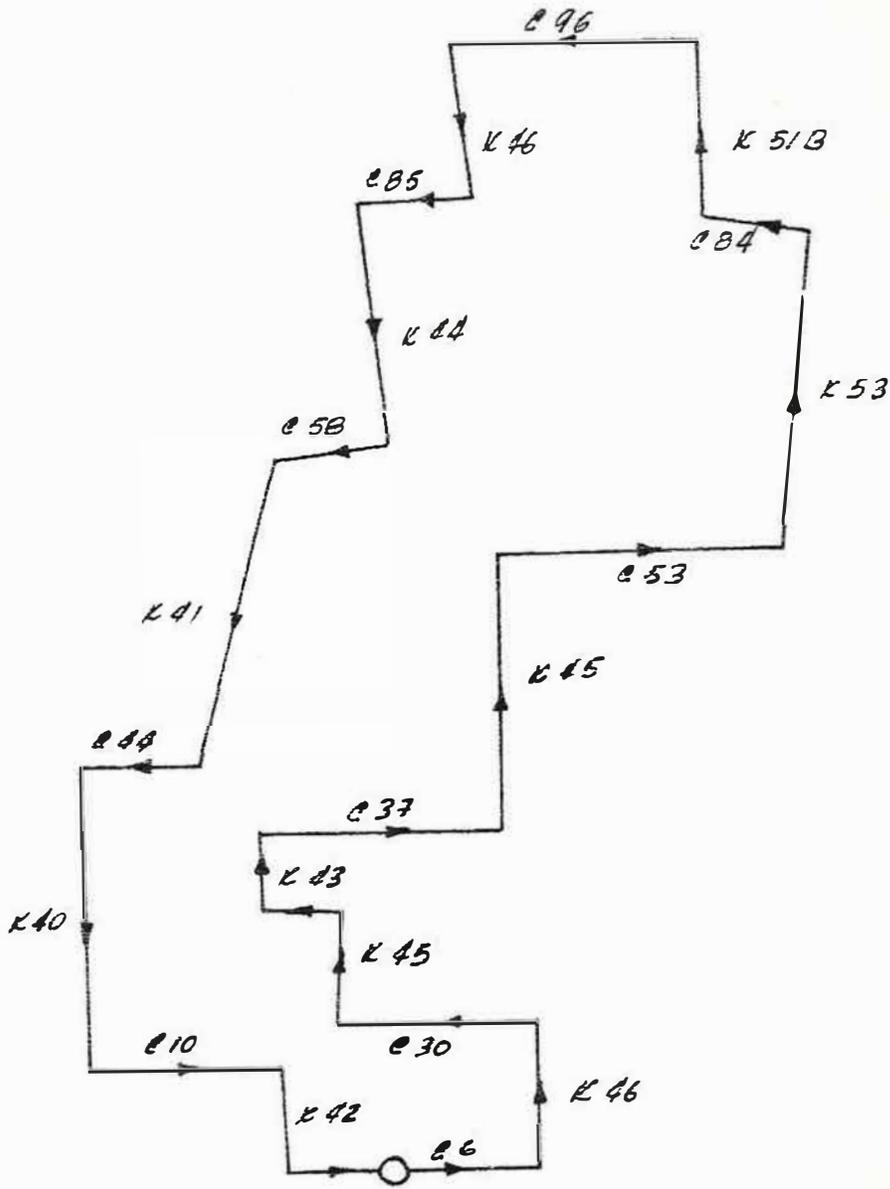
TRANSDIAZ

RUTA: PORVENIR PARAISO - VIA 40.



TRASPORTE LOLAYA.

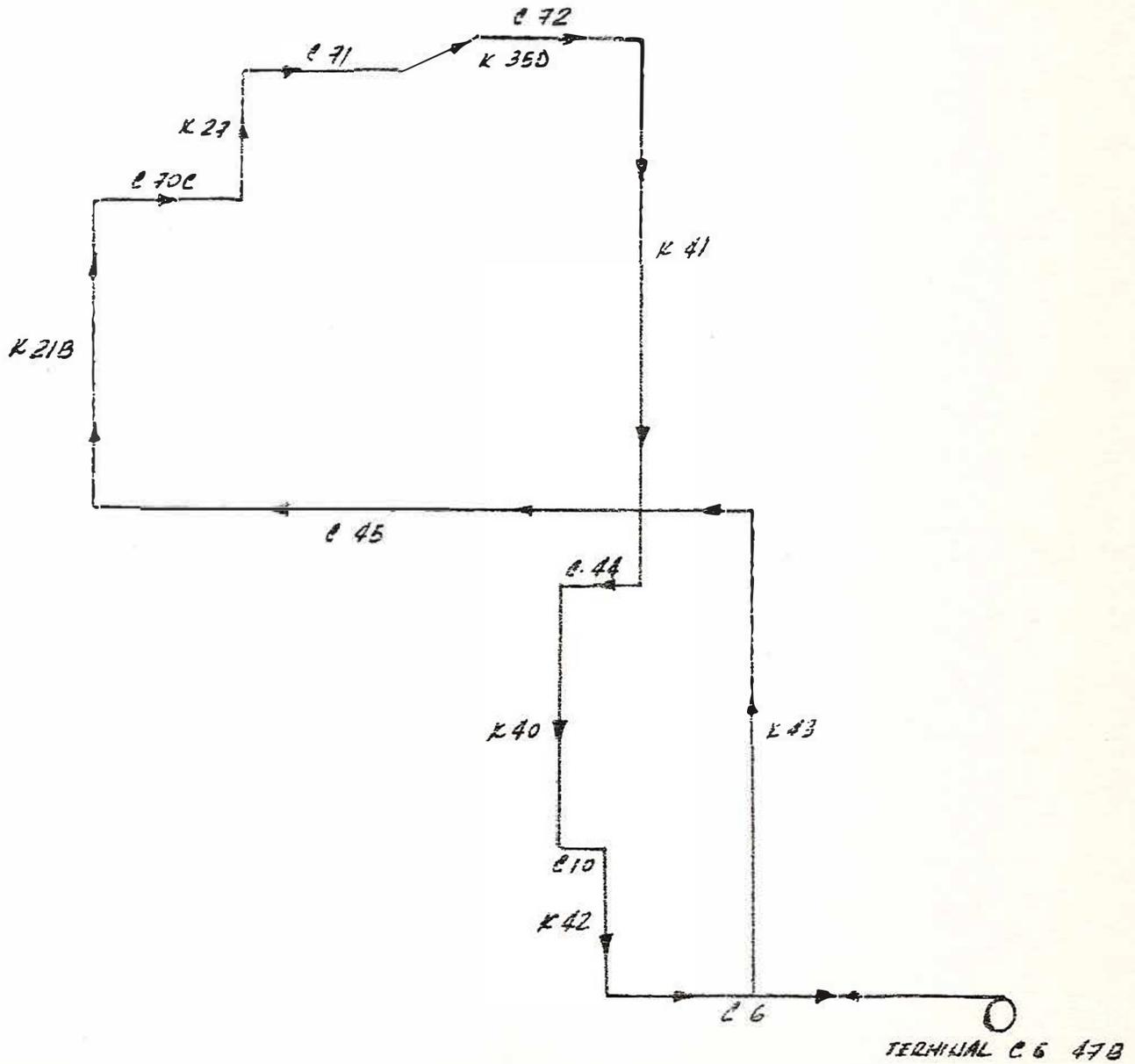
ROTA: PRADO PORVENIR.



FERMILIAL e 6
ROTA K 43.

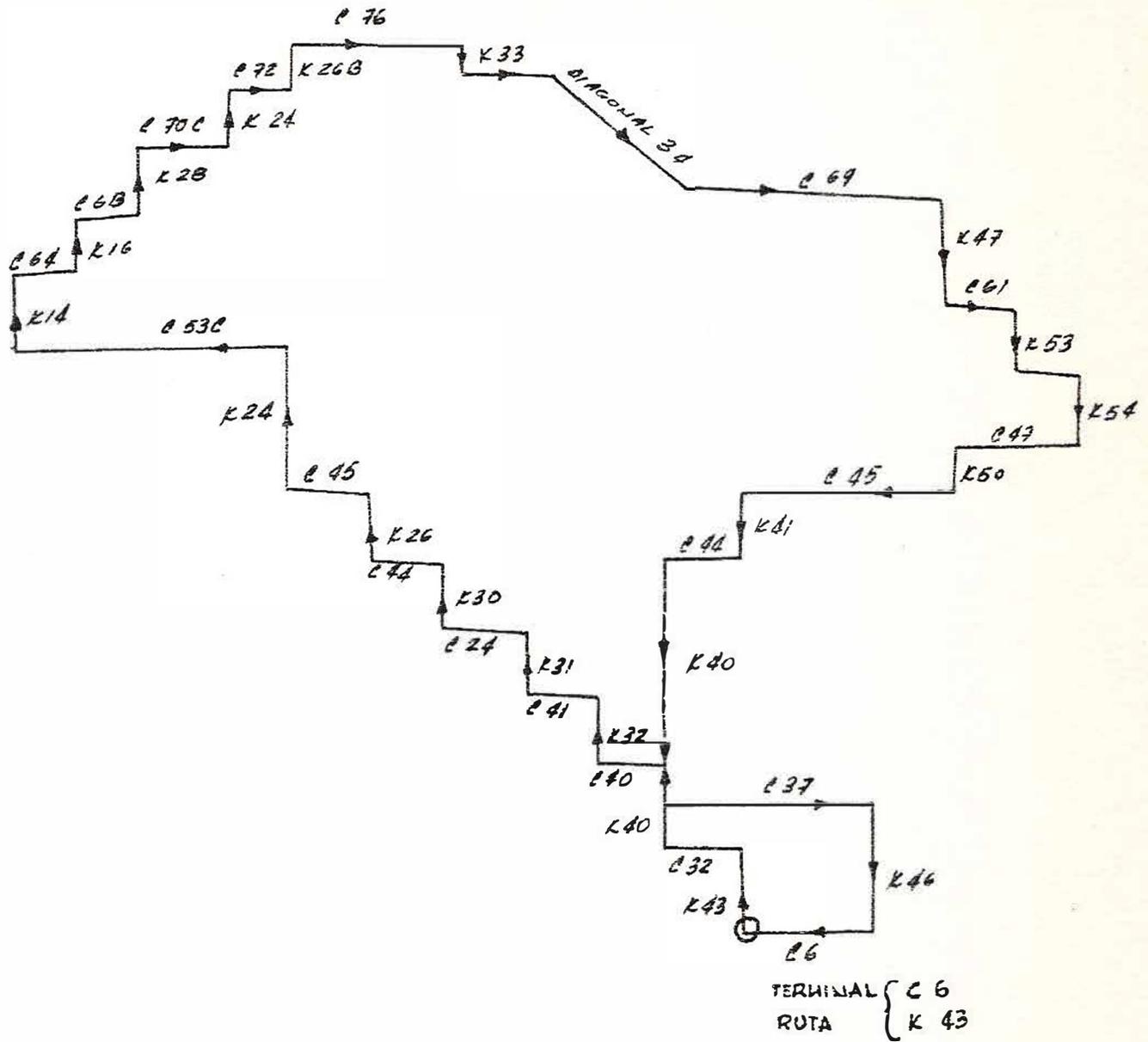
TRASALFA - LOLAYA.

ROTA: MURILLO - DELICIAS.



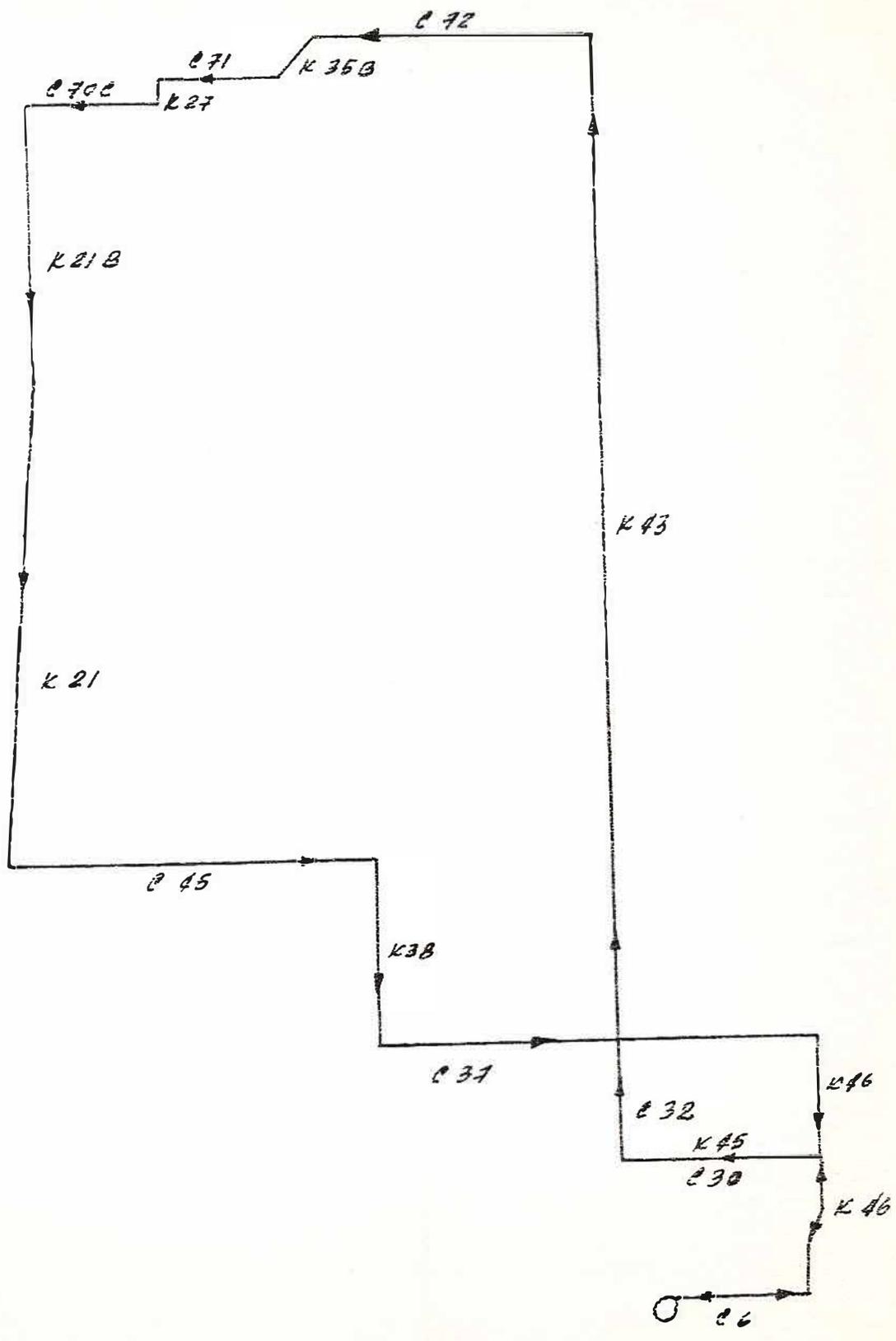
TRASALFA - T. MONTERREY

ROTA: VALLE SILENCIO.

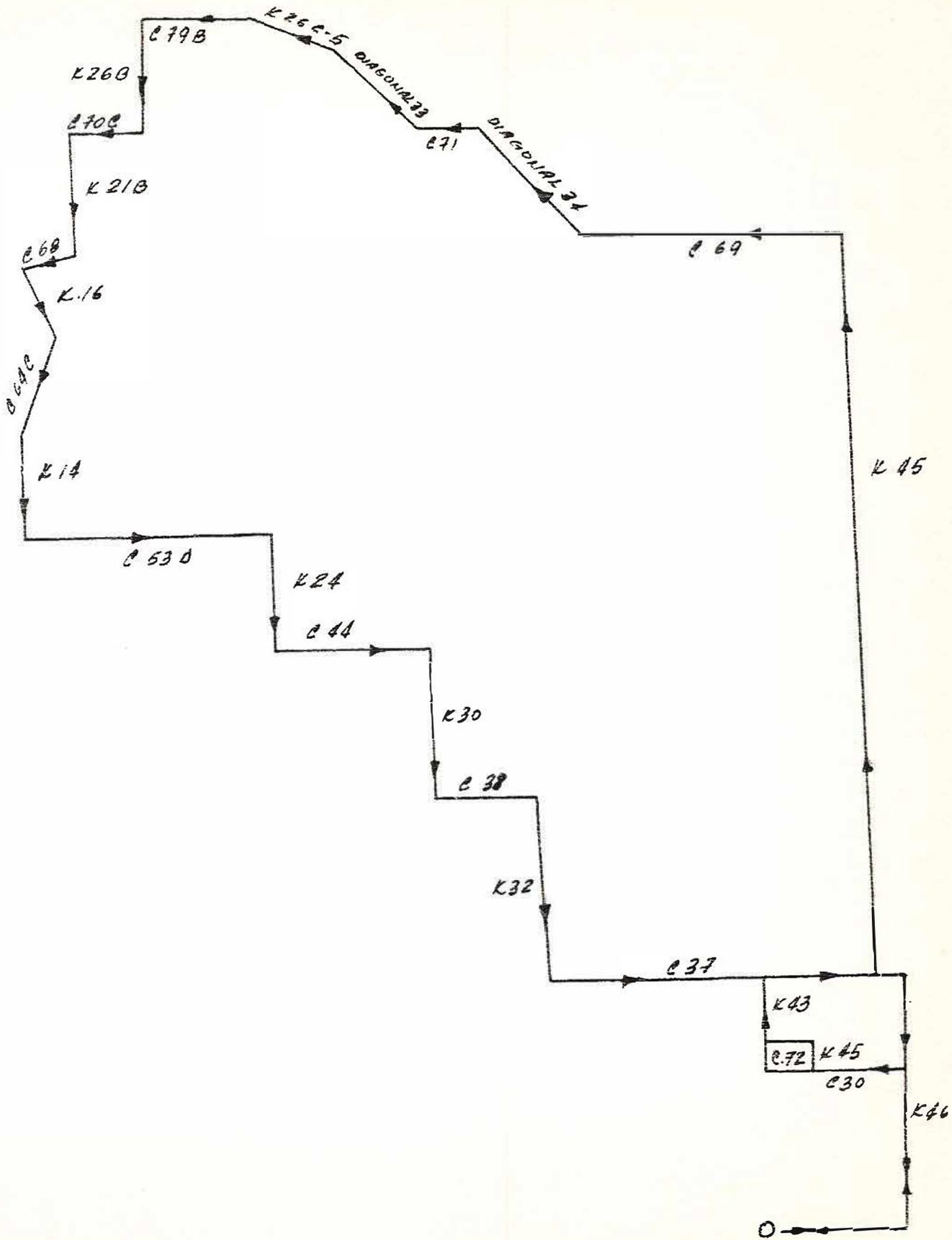


IMBUSA - MONTERREY

ROUTA: DELICIAS OLAYA.



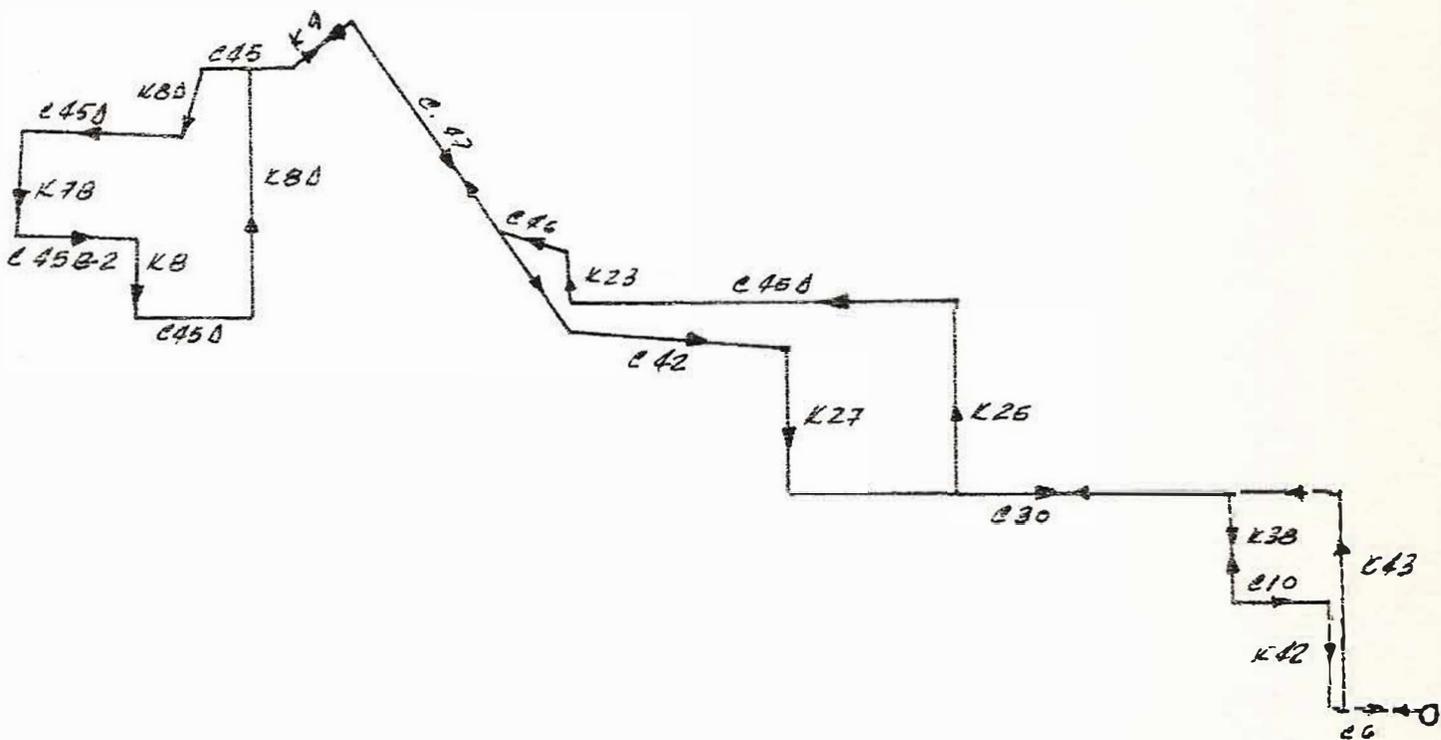
ROUTE: SILENCIO - VALLE.



TERMINAL { K42-43
ROUTE { 5-6.

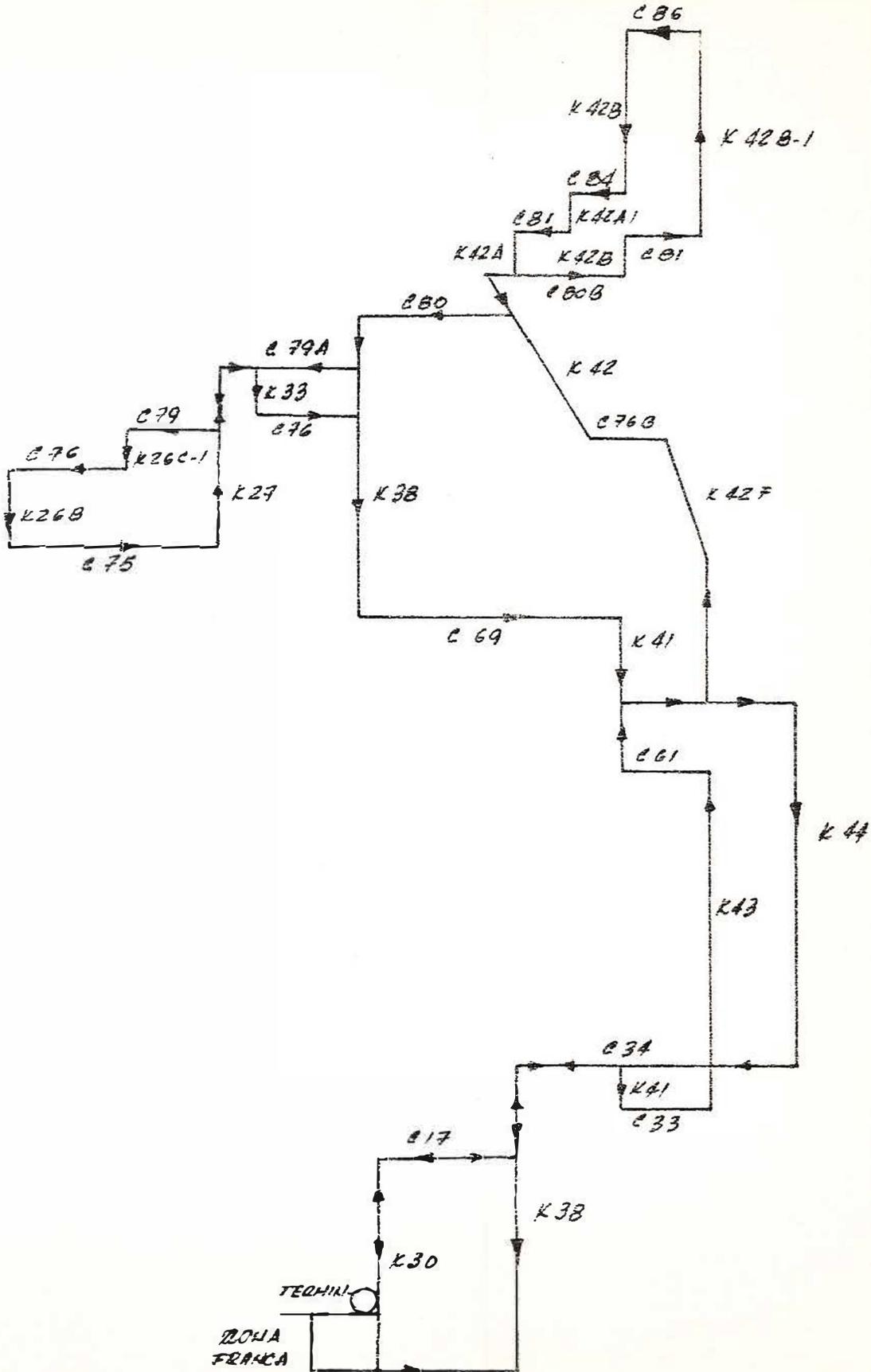
MONTERREY

ruta: SANTUARIO KRA 9

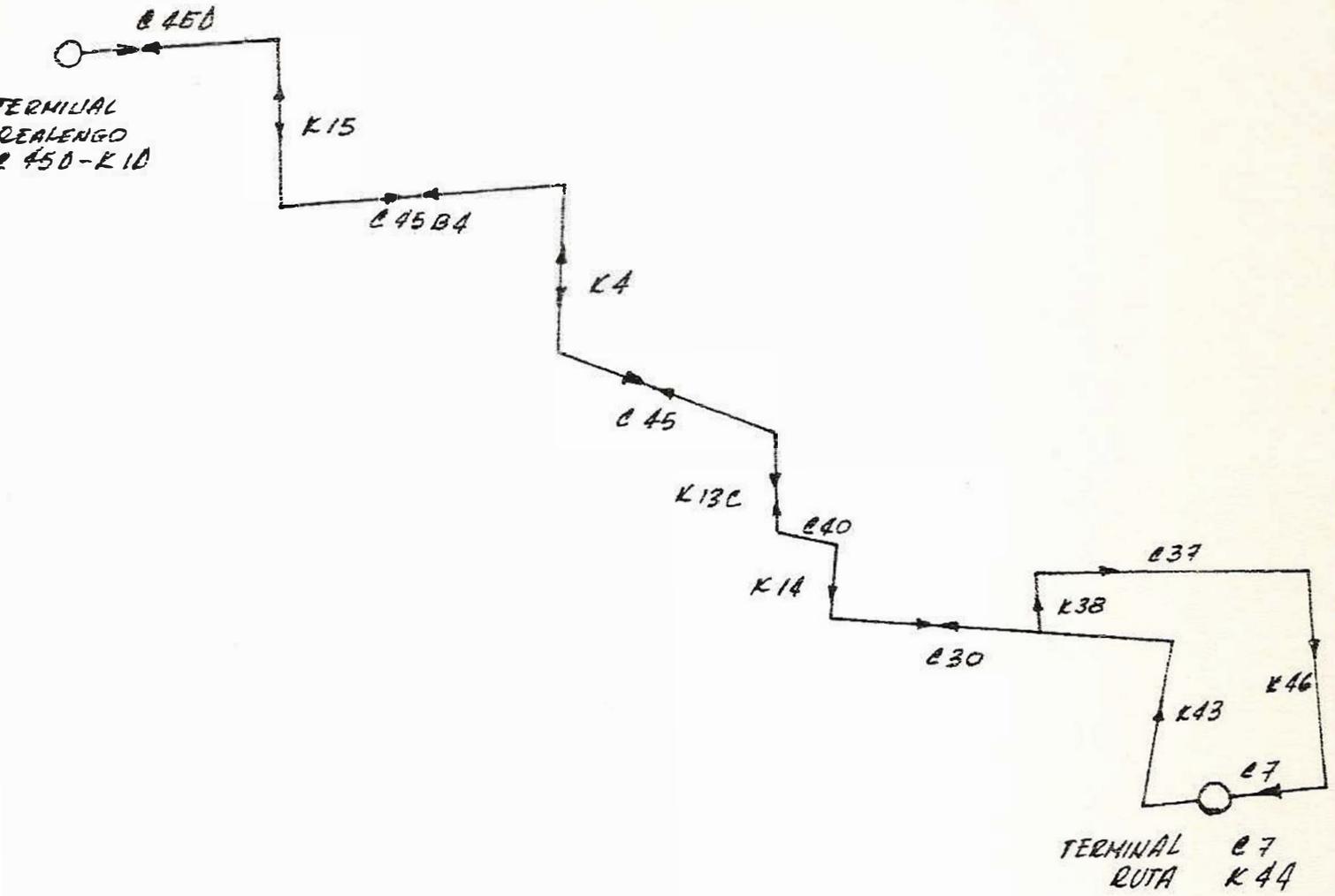


TERMINAL
C 6 K 43.

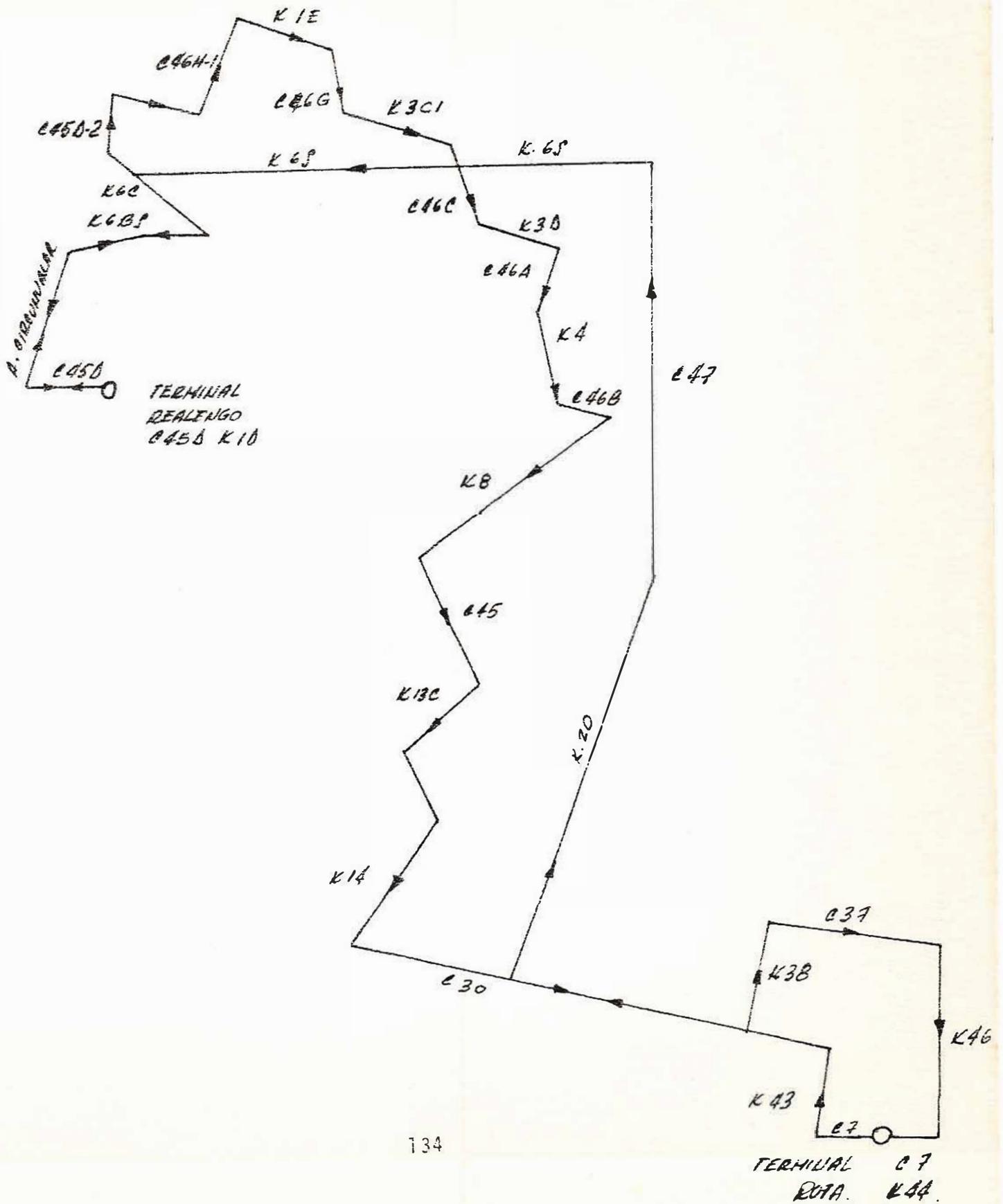
ROTA: TERMINAL - FLORIDA - KARRERA 43.



ROUTE: CIUDADELA - CONIDEC.

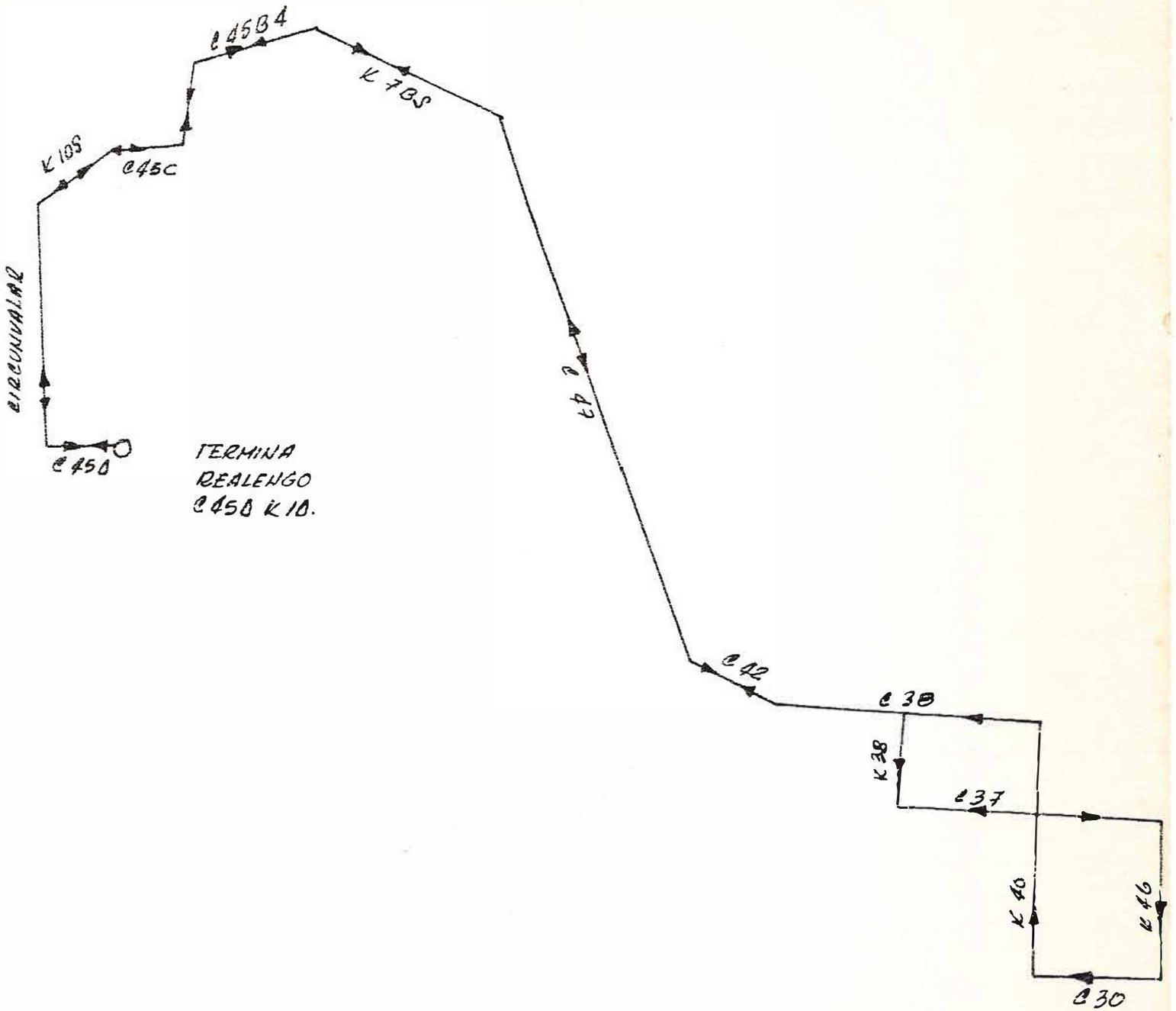


ESQUEMA DE RUTA: KARRERA 20.



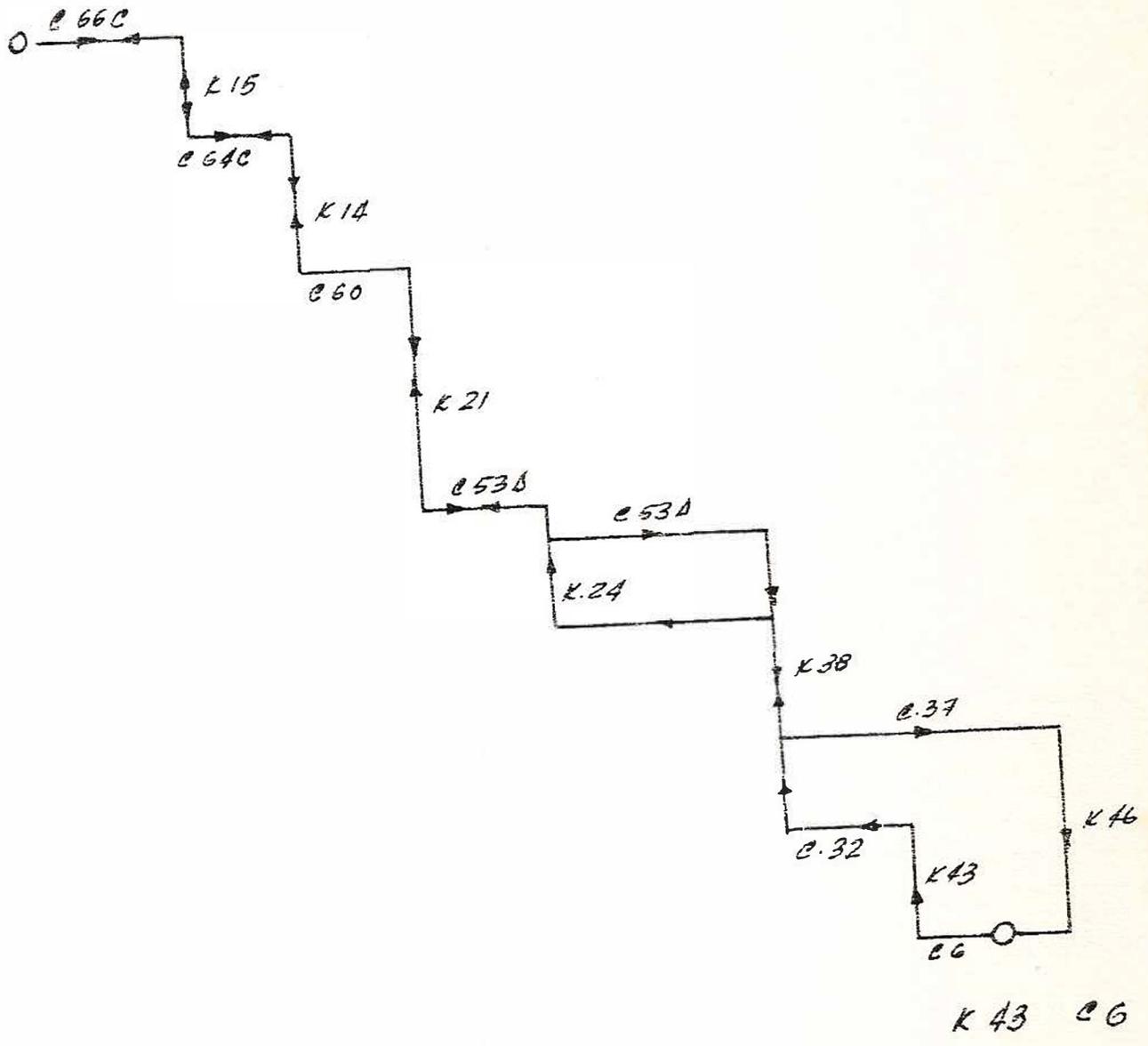
COOCHOFAL.

RUFA: SAN LUIS - SANTA MARIA.



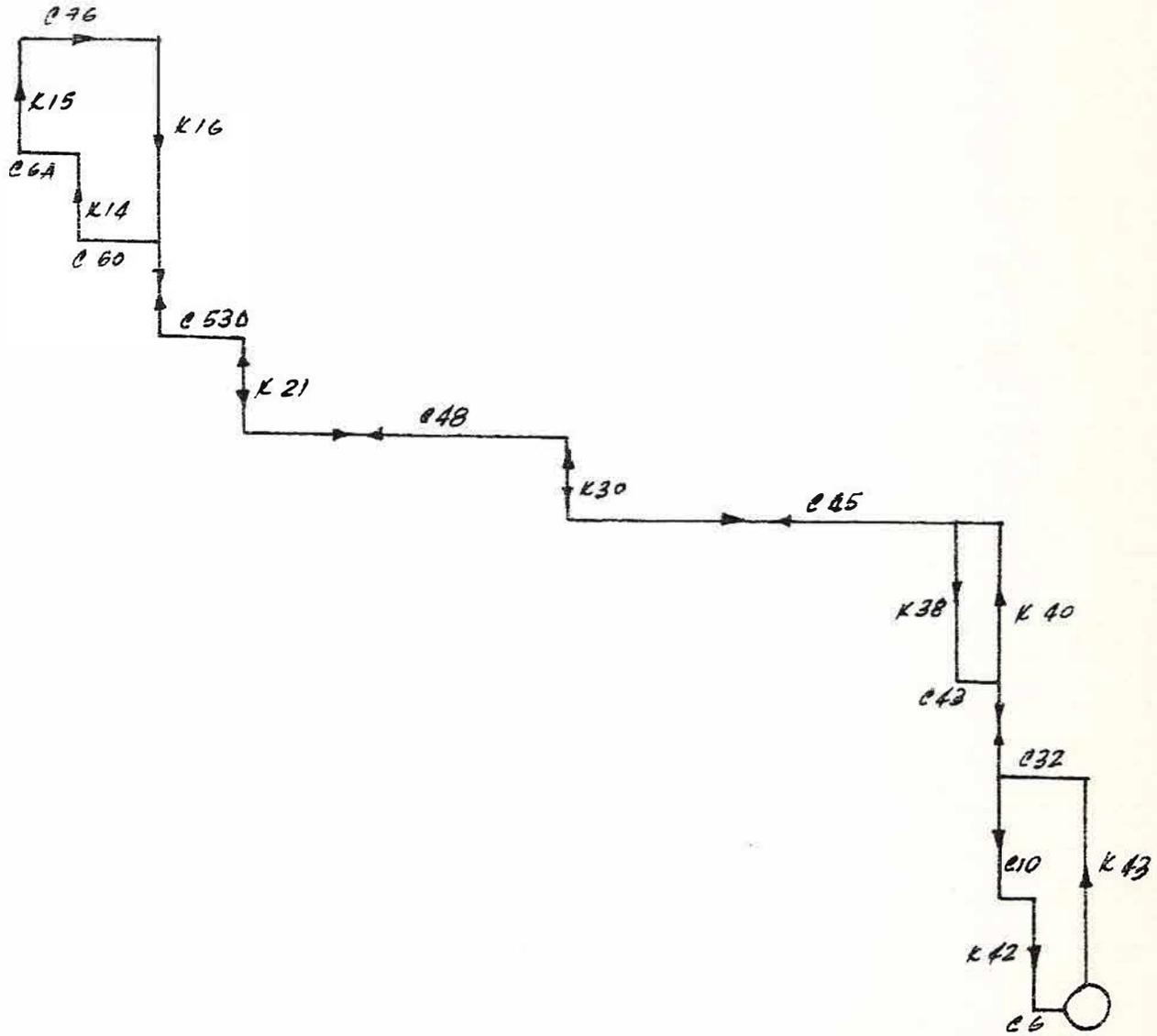
СОДЕТРАНС.

РУСА: ЛОМА ФРЕСКА - БОСПИТАЛ - СУРДИС.



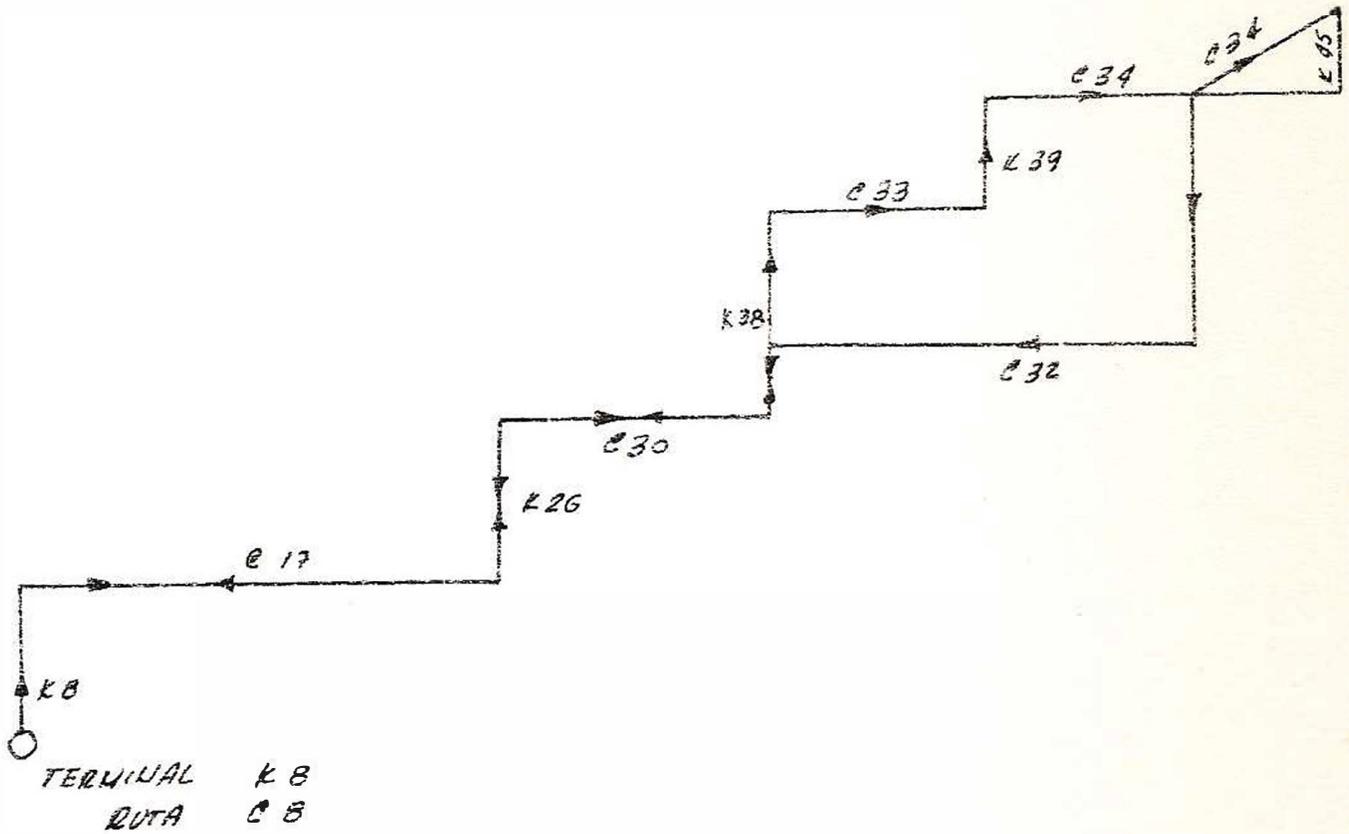
SODEFRAS.

ROTA: LOMA FRESCA LA PAZ.



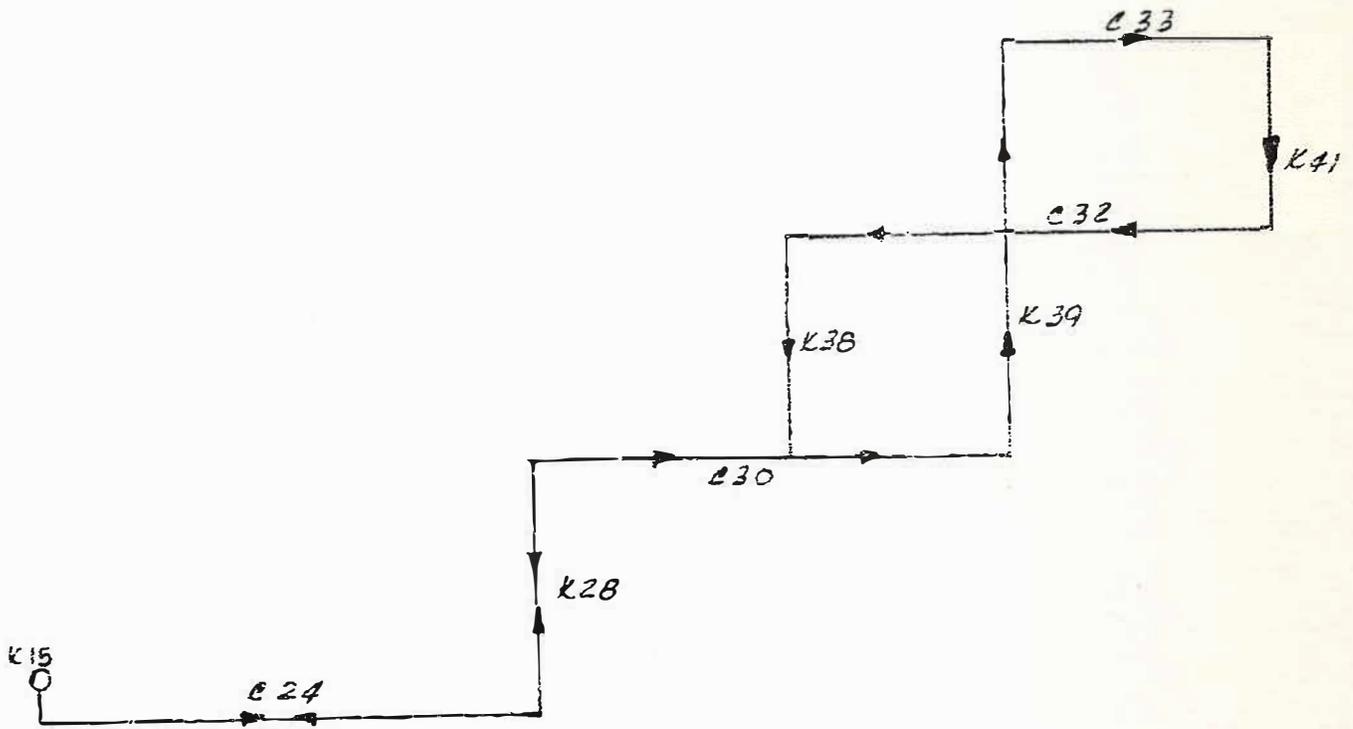
TRASALIANCO.

ROTA: SIMON BOLIVAR - CALLE 17.



COOTRATLANTICO.

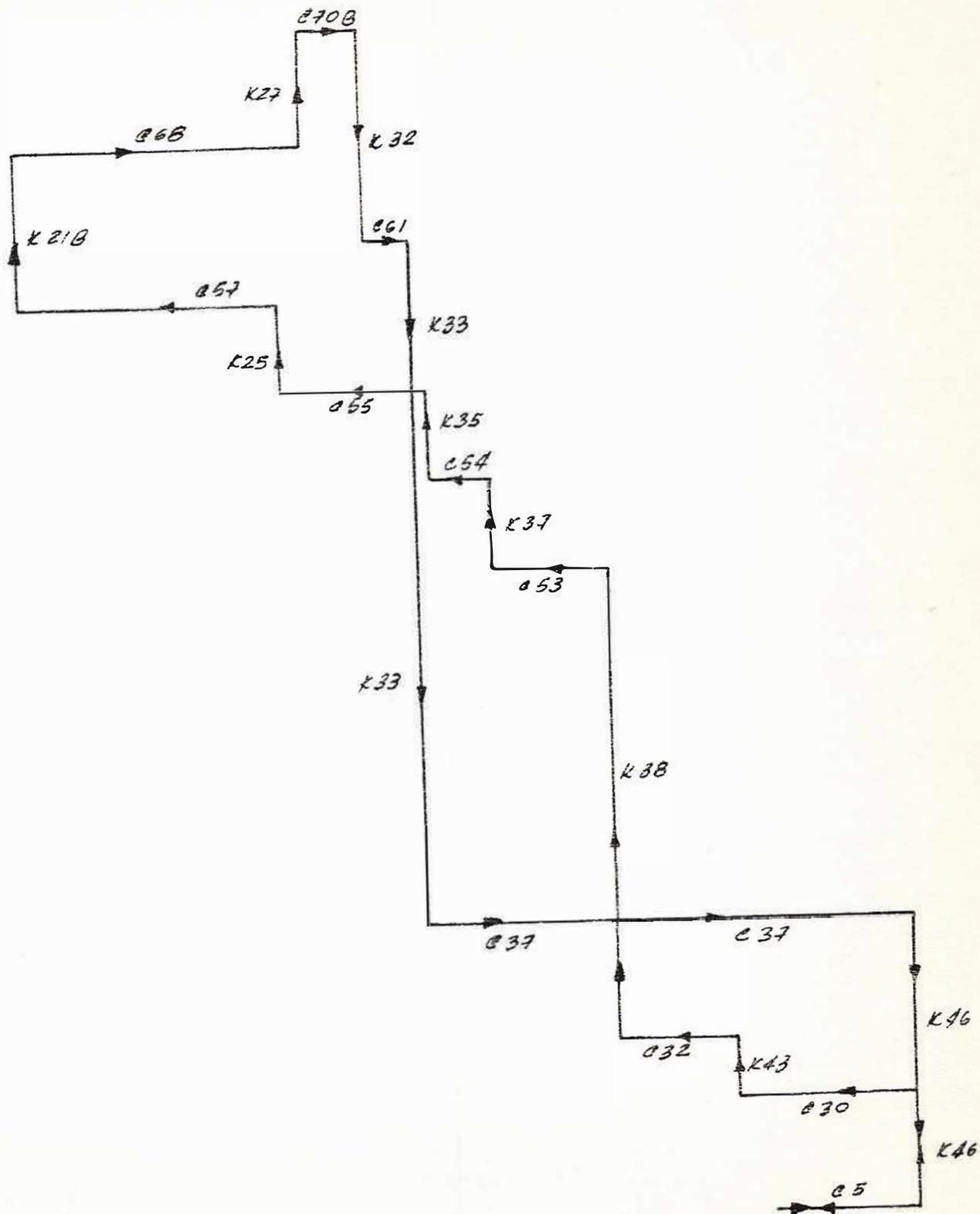
ROTA: LAS NIEVES - K15.



TERMINAL C 24
EMPRESA K 15

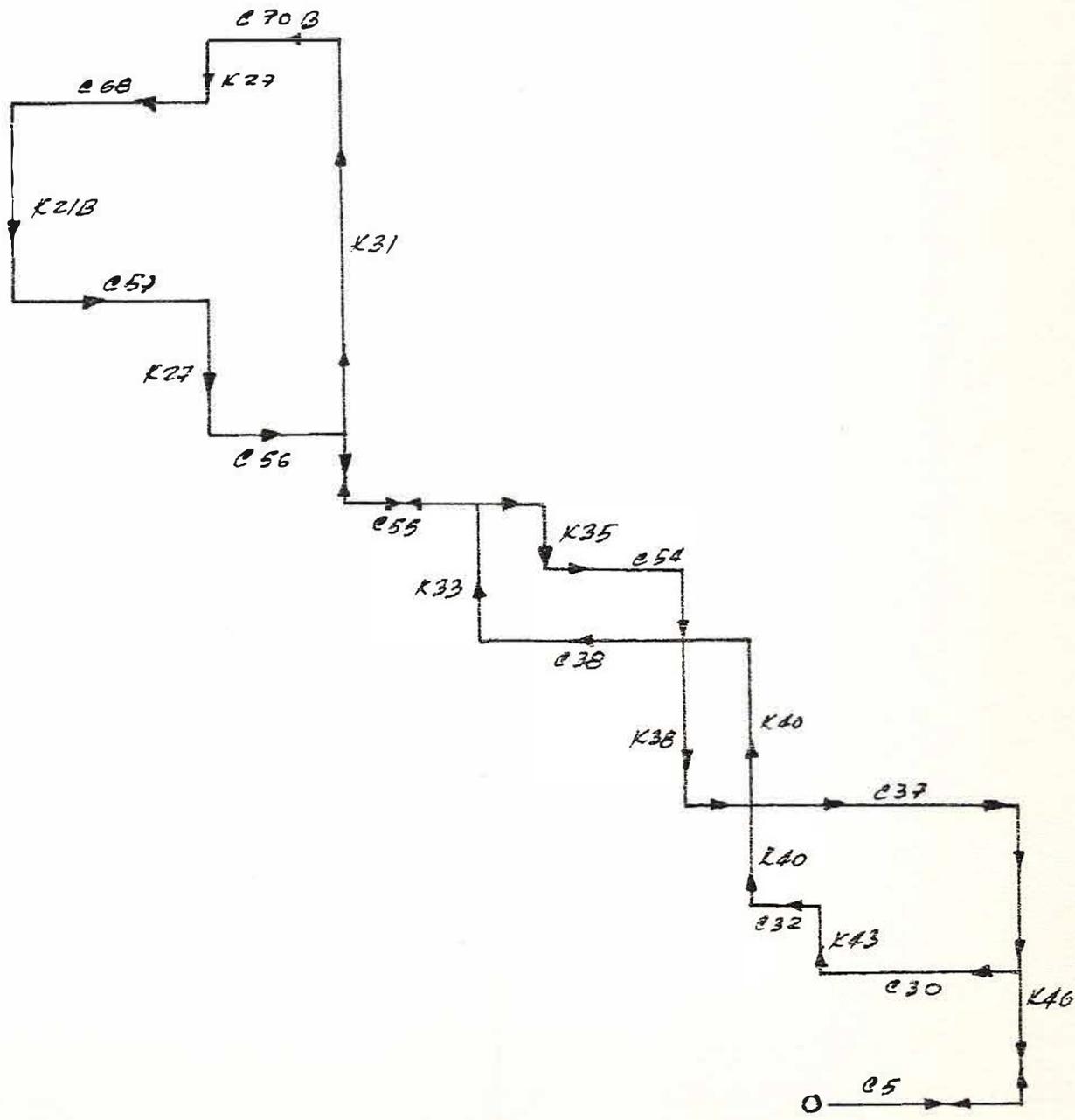
COTRANTICO.

ROUTA: ESTUDIANTES - LOS ANDES.



TERMINAL K 43
 RUTA C 5

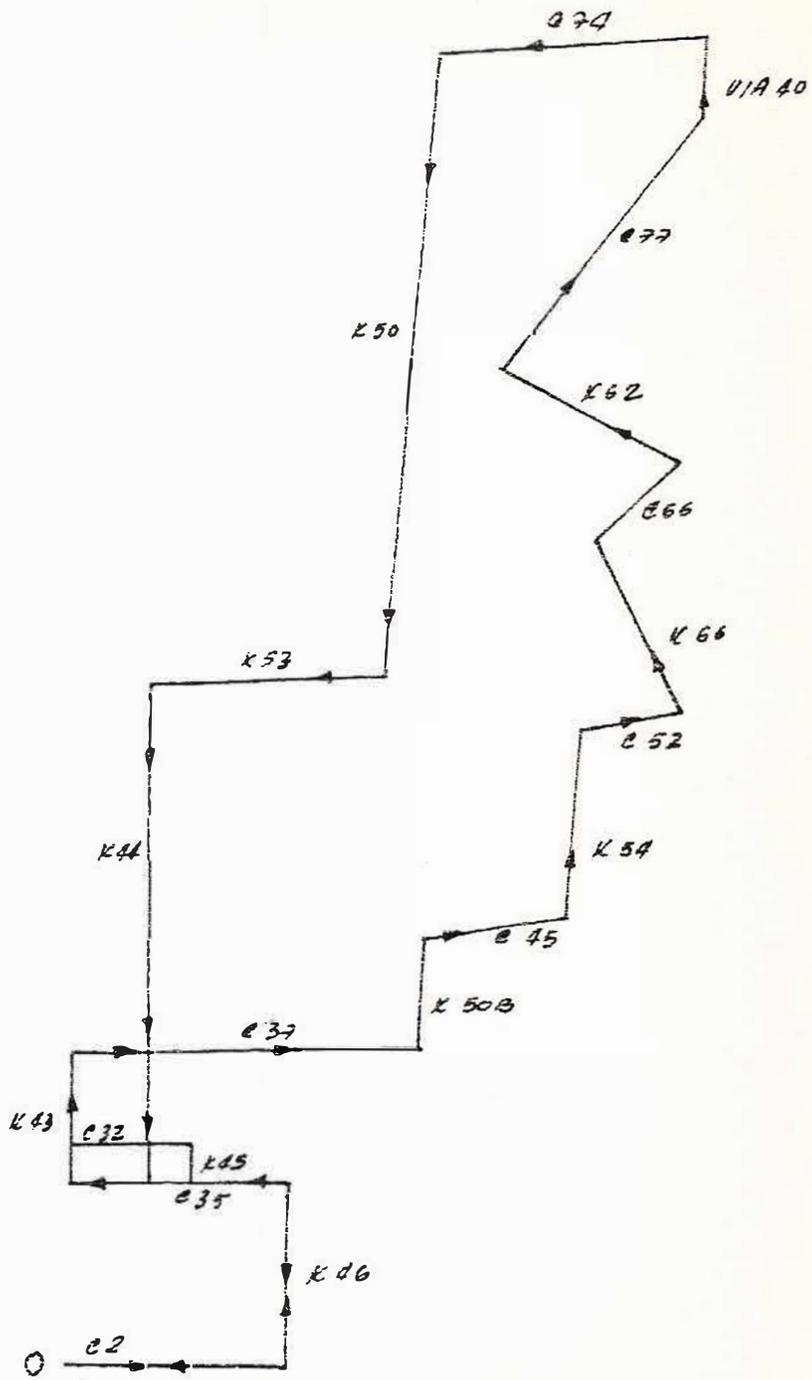
RUFA: LUCERO - SAN FELIPE.



TERMINAL $K 43$
RUFA $e 5$.

SOBUSA.

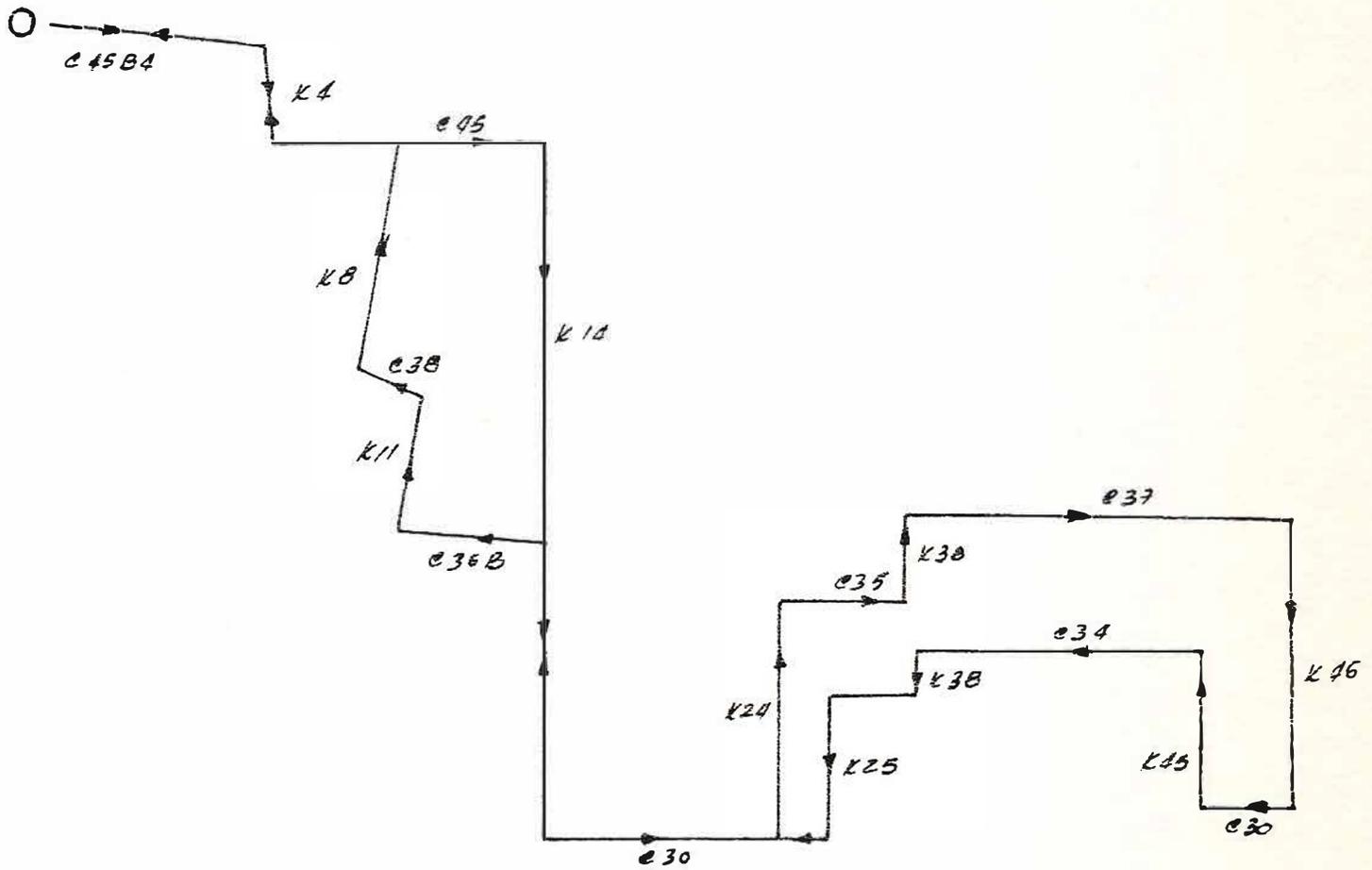
ruta: VIVERO. PARAISO.



TERMINAL #2
RUTA K. 43

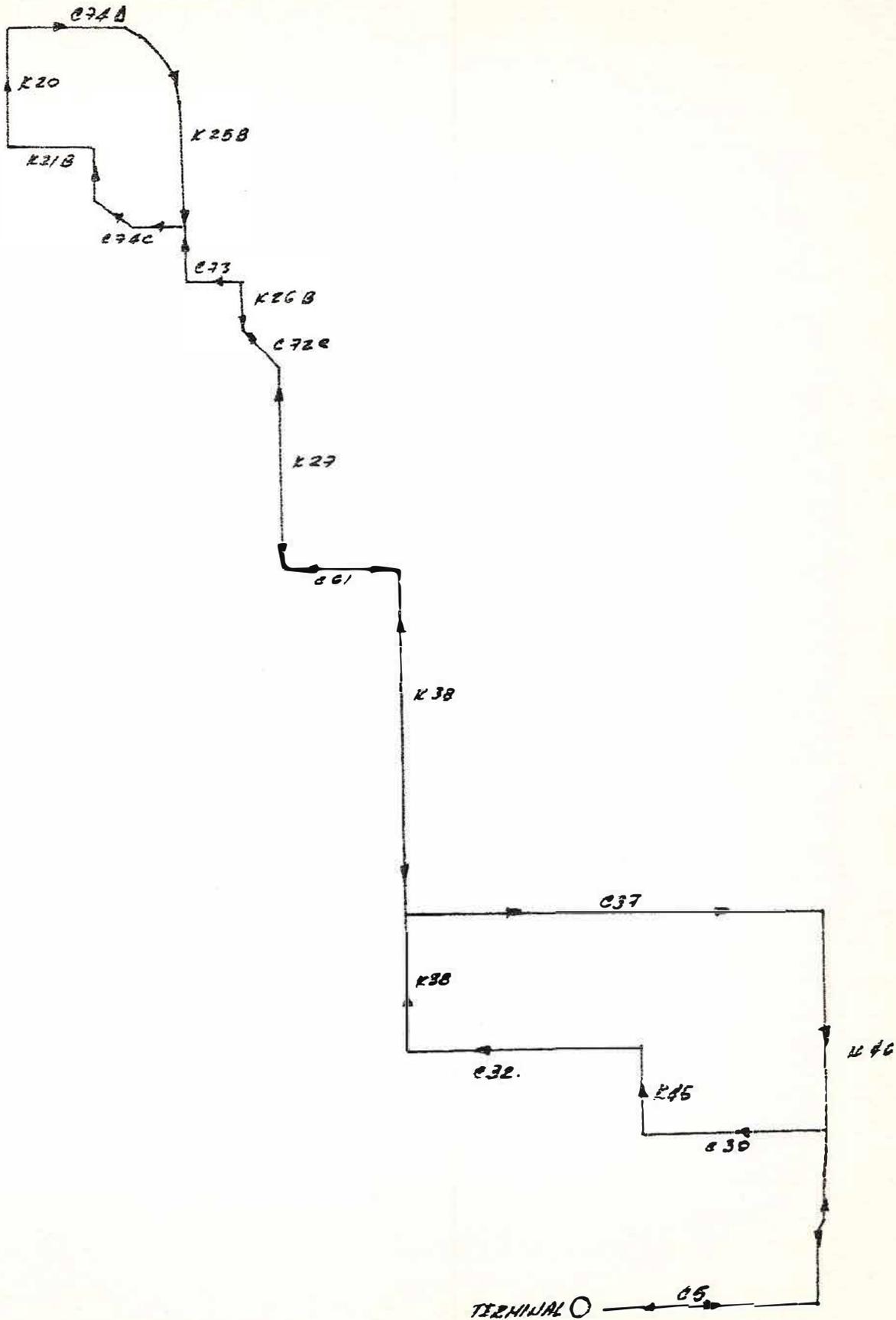
TRANSPORTES ATLANTICO

ROTA: K. 14 - CIUDADELA - CONIBEE.



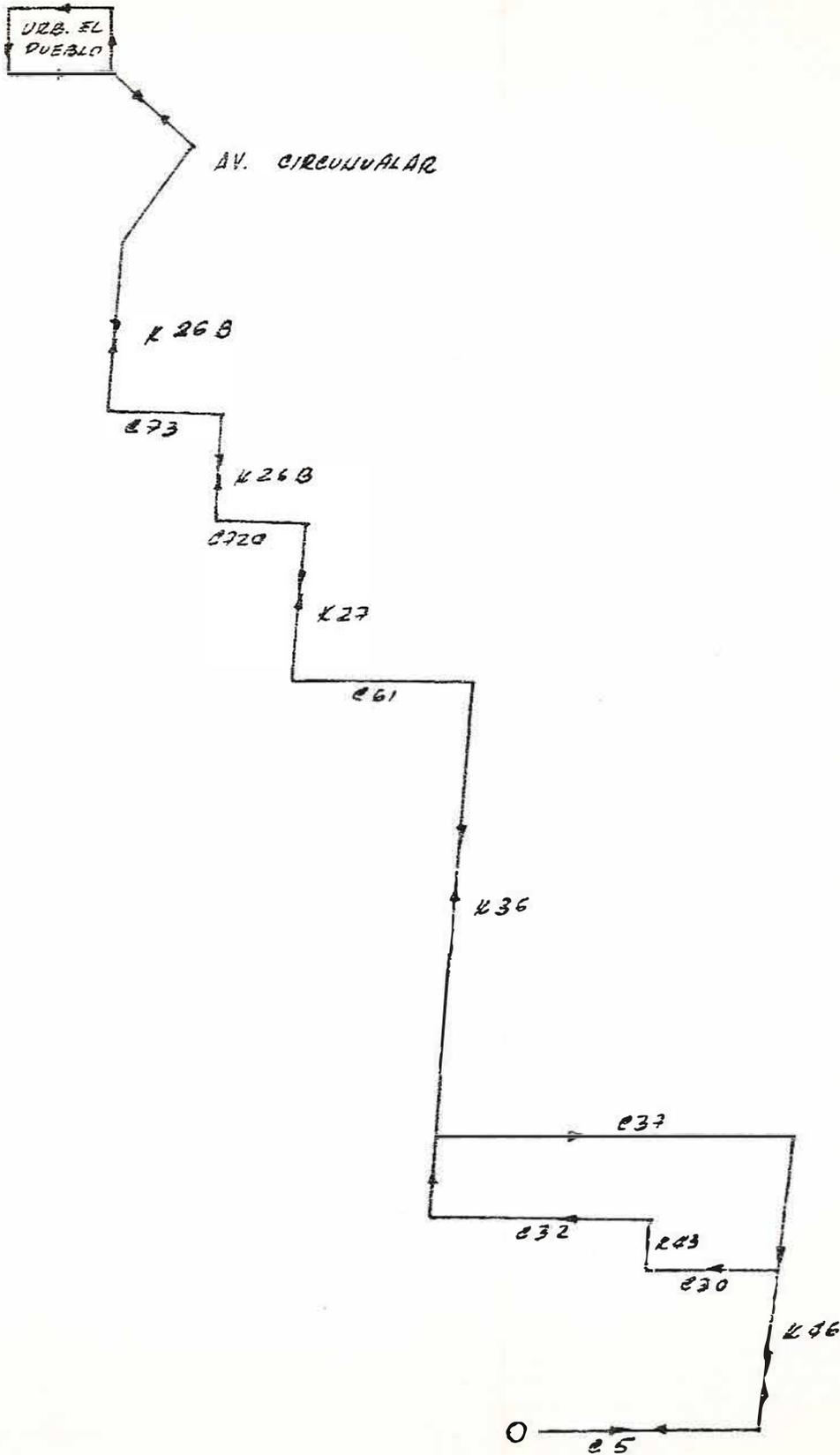
CODIFICADO.

RUETA: HANGA NUEVA COLOMBIA.



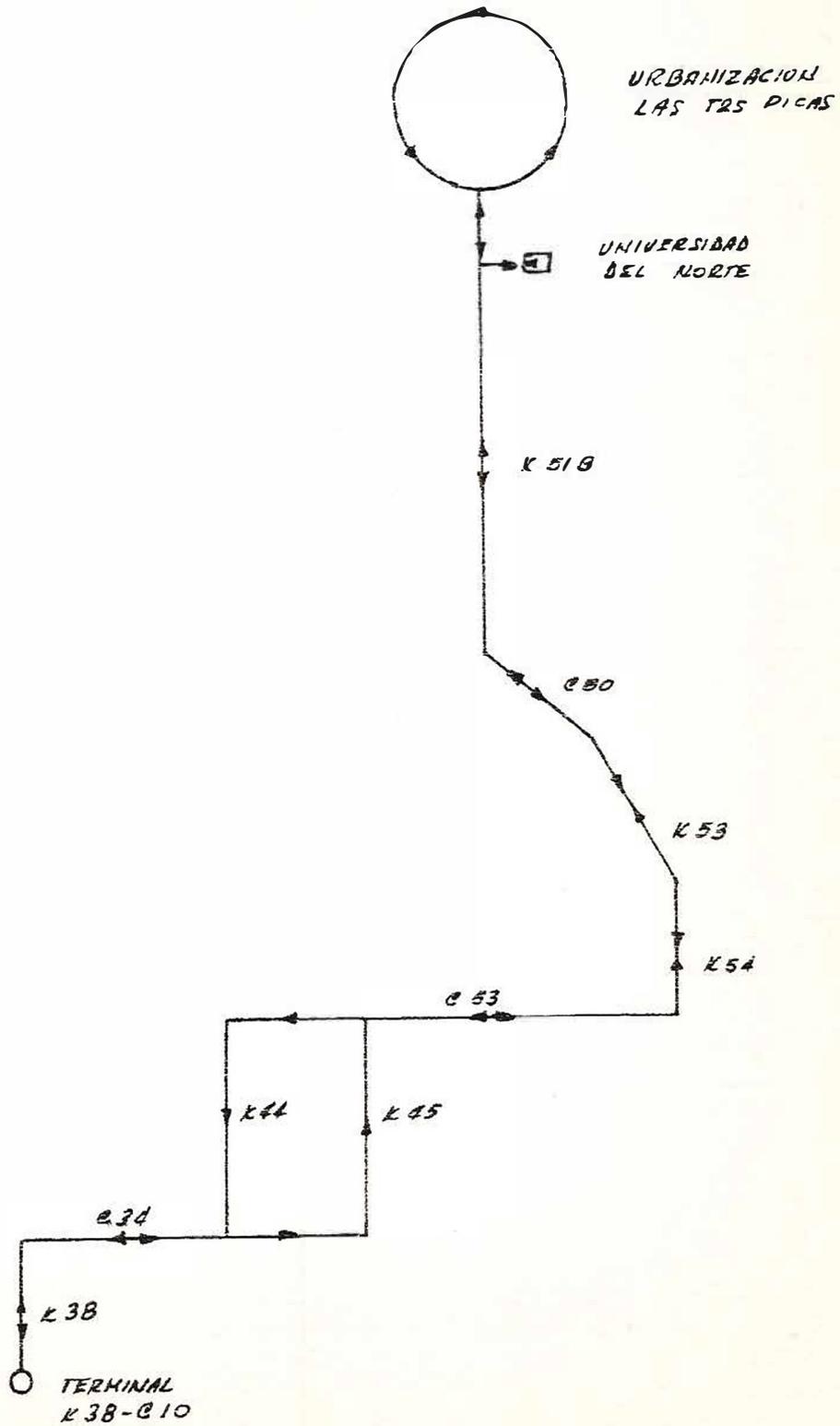
COOTRANTICO.

ROTA: MANGA - EL PUEBLO.



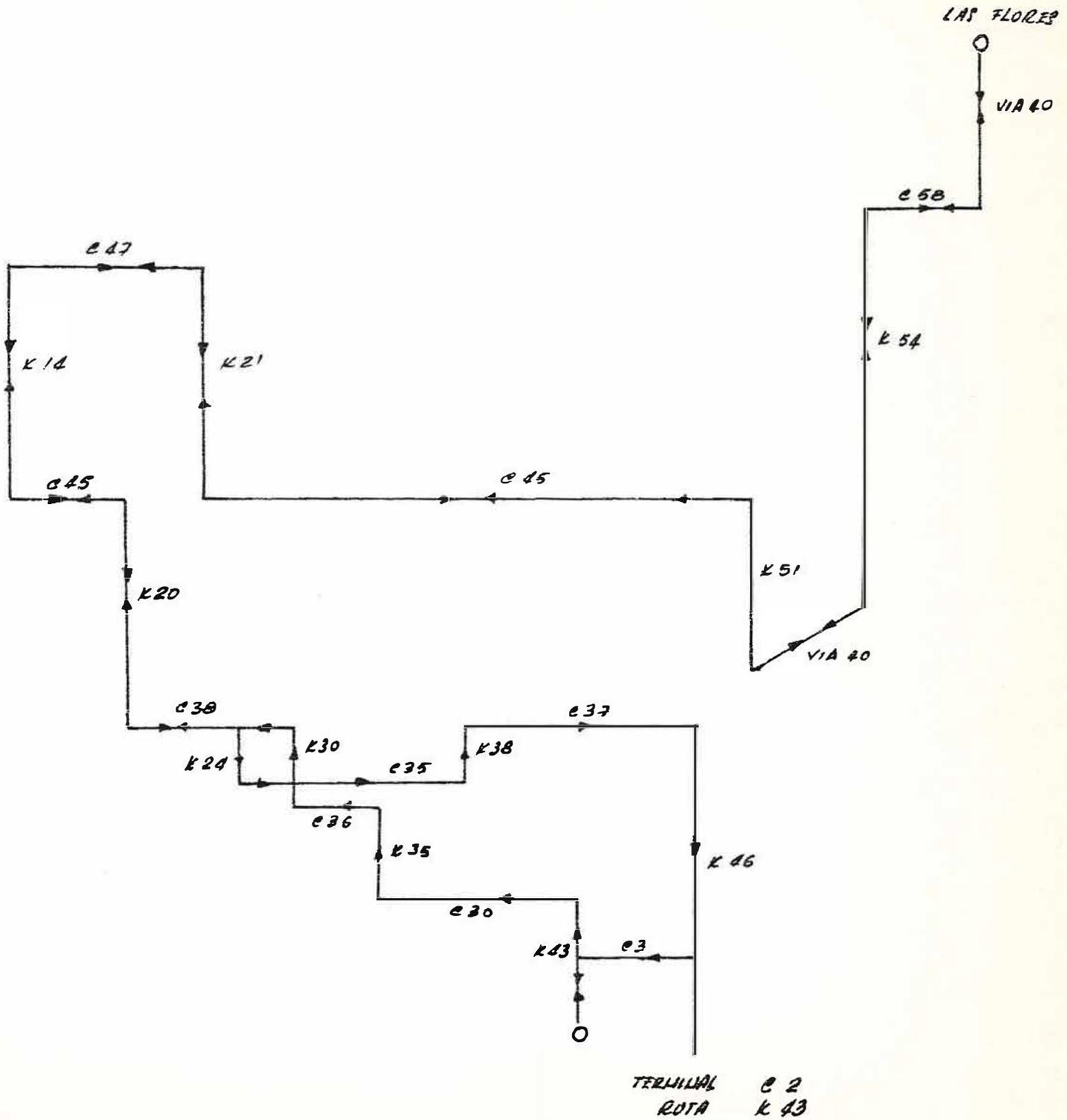
SOBUSA

RUTA: K.54 UNINORTE.



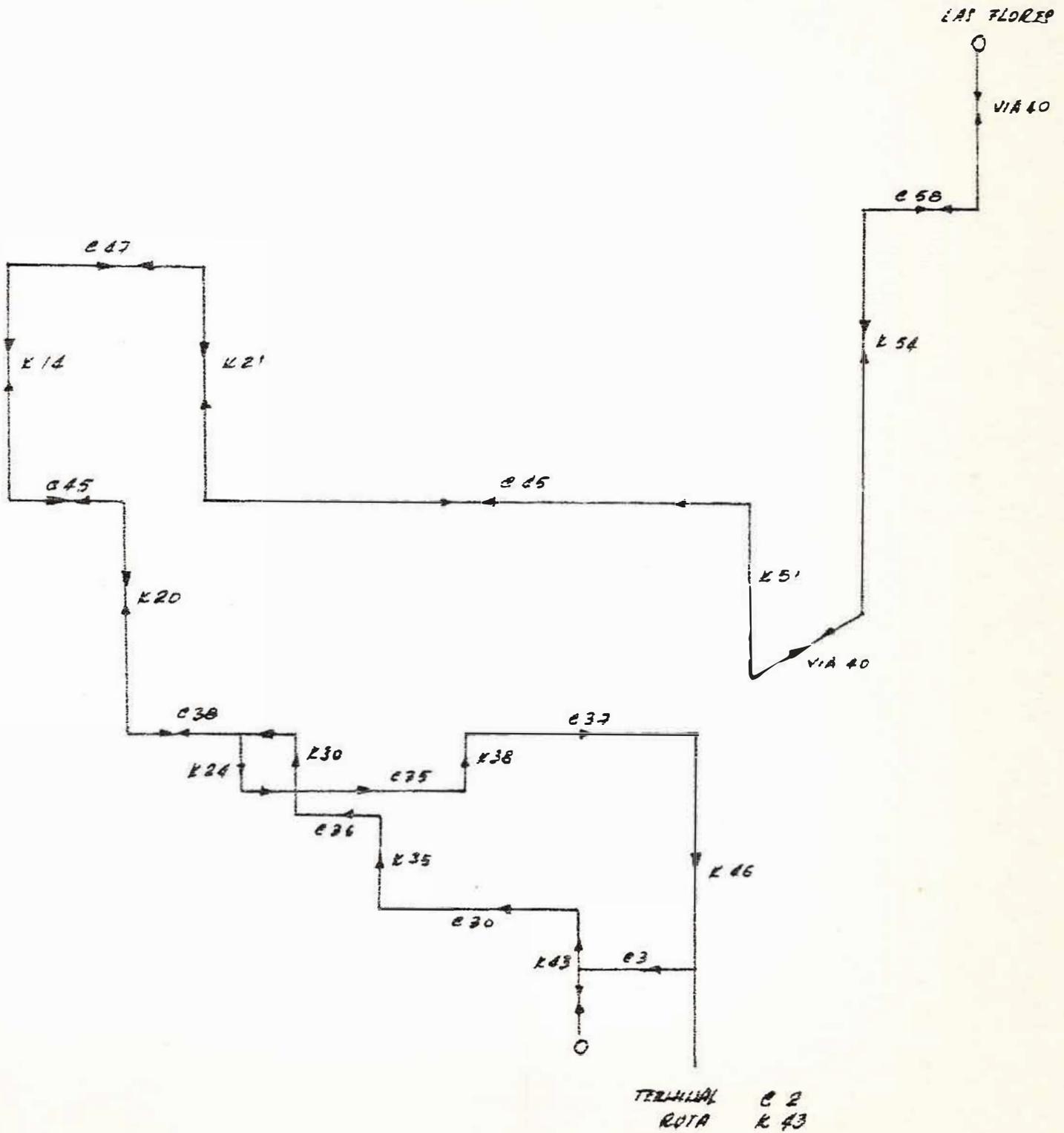
TRANSURBAR.

ruta: MARIA MODELO



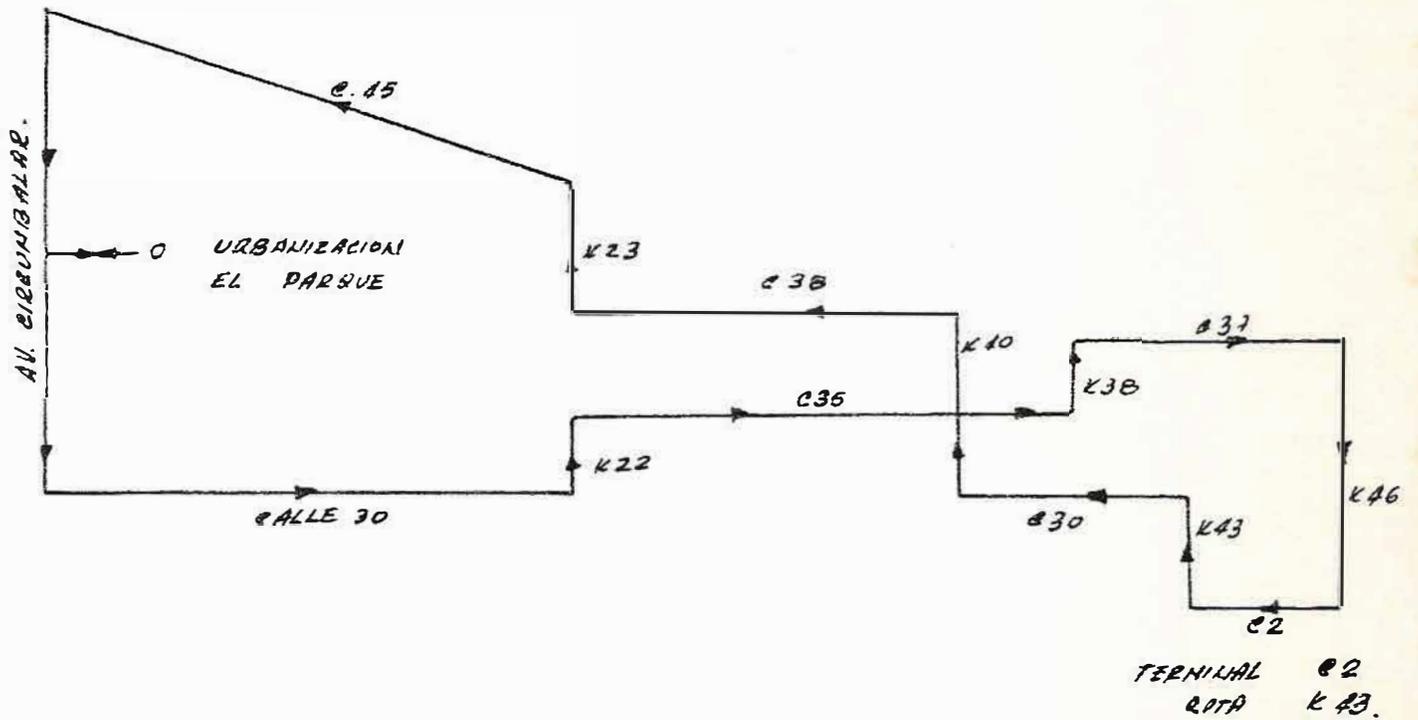
TRANSURBAR.

RUTA: MARIA MODELO

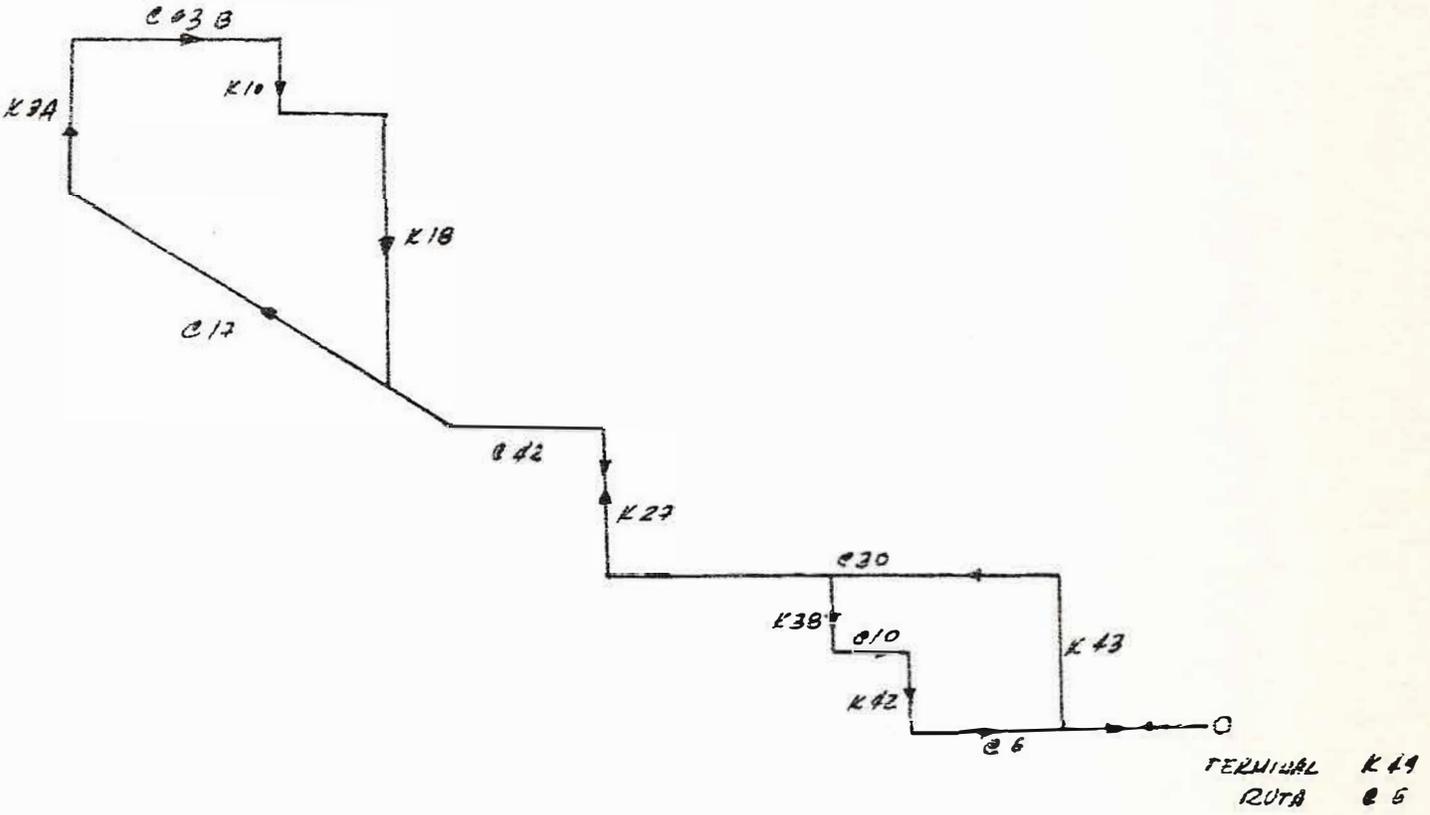


TRANSURBAR.

ROTA: MARIA MODELO - EL PARQUE.

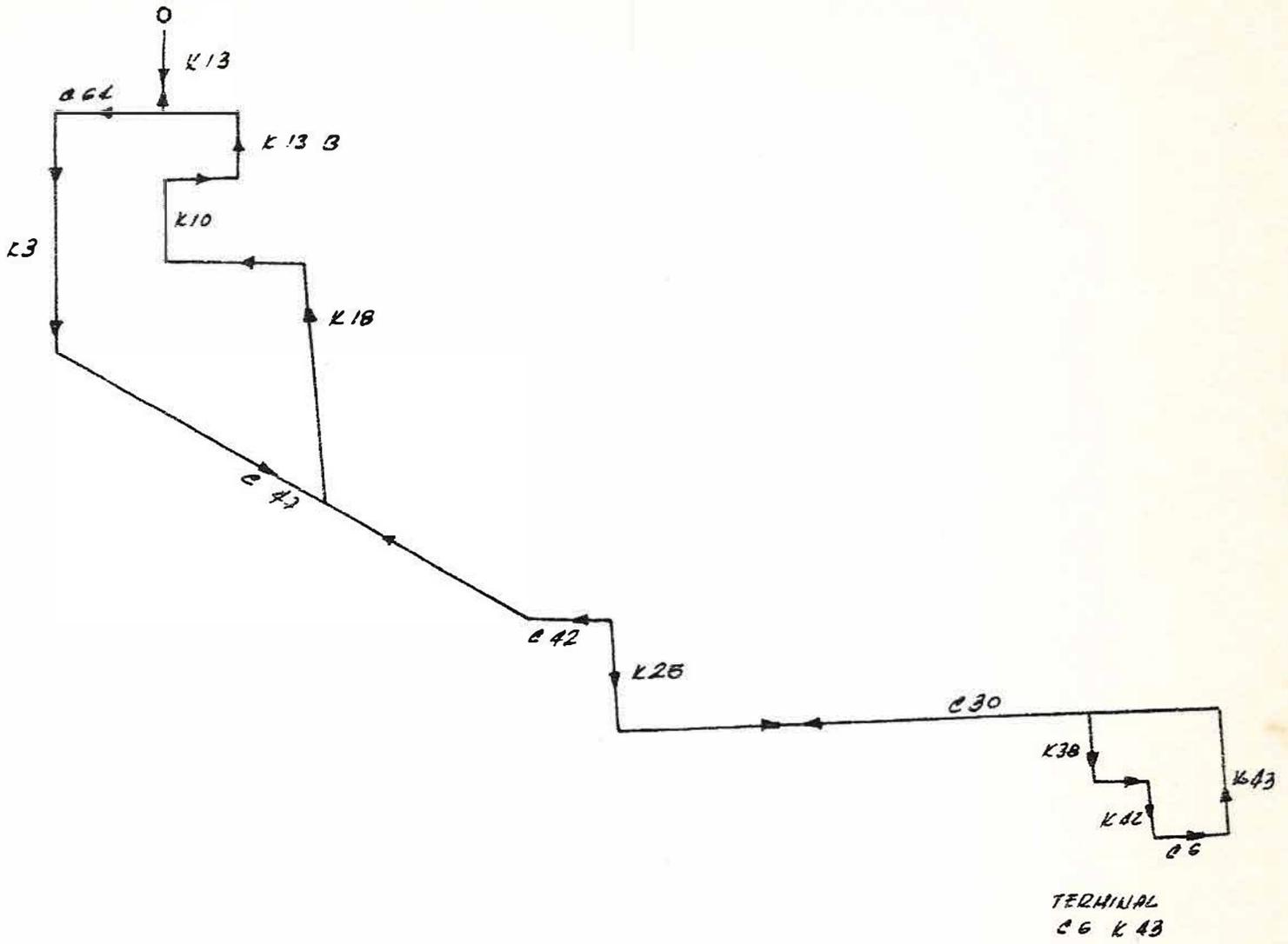


T. MONTERREY
RUTA: BOSQUE ADUANILLA.

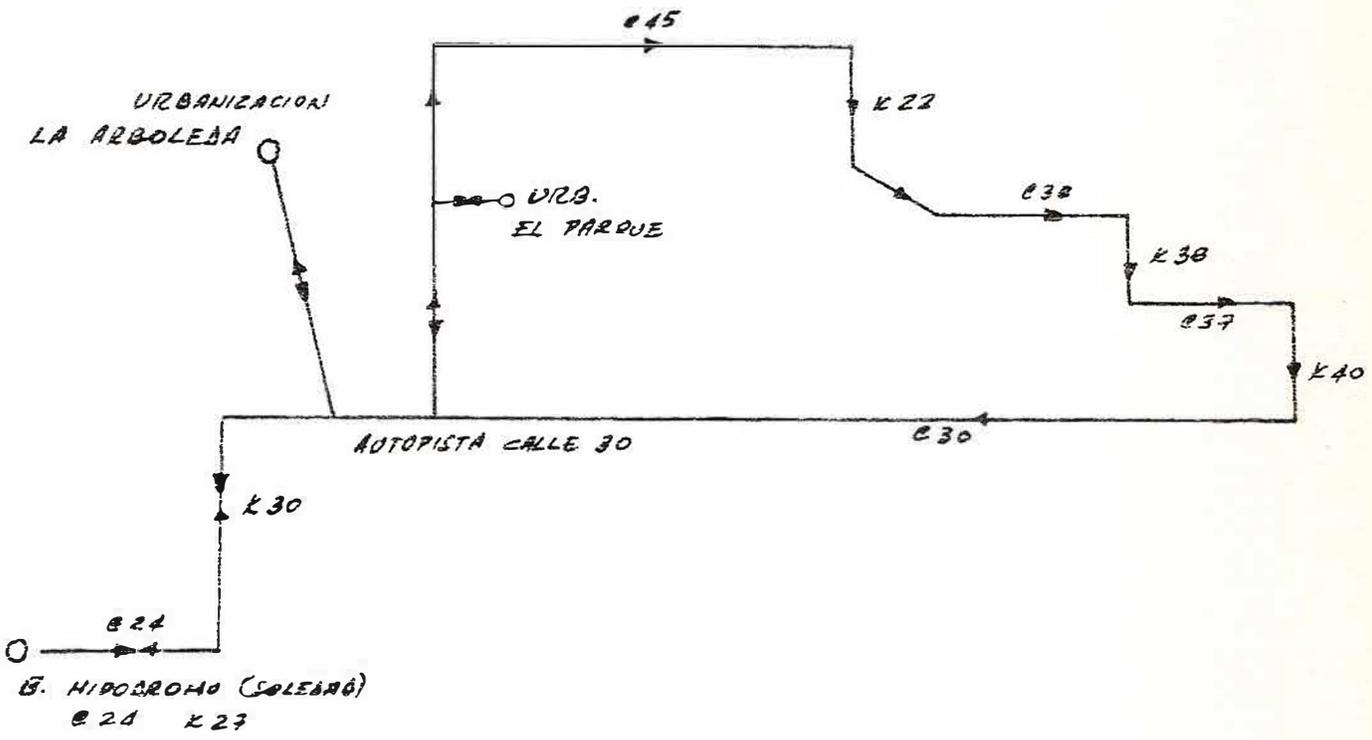


HONTERREY

ruta: EL BOSQUE K. 18

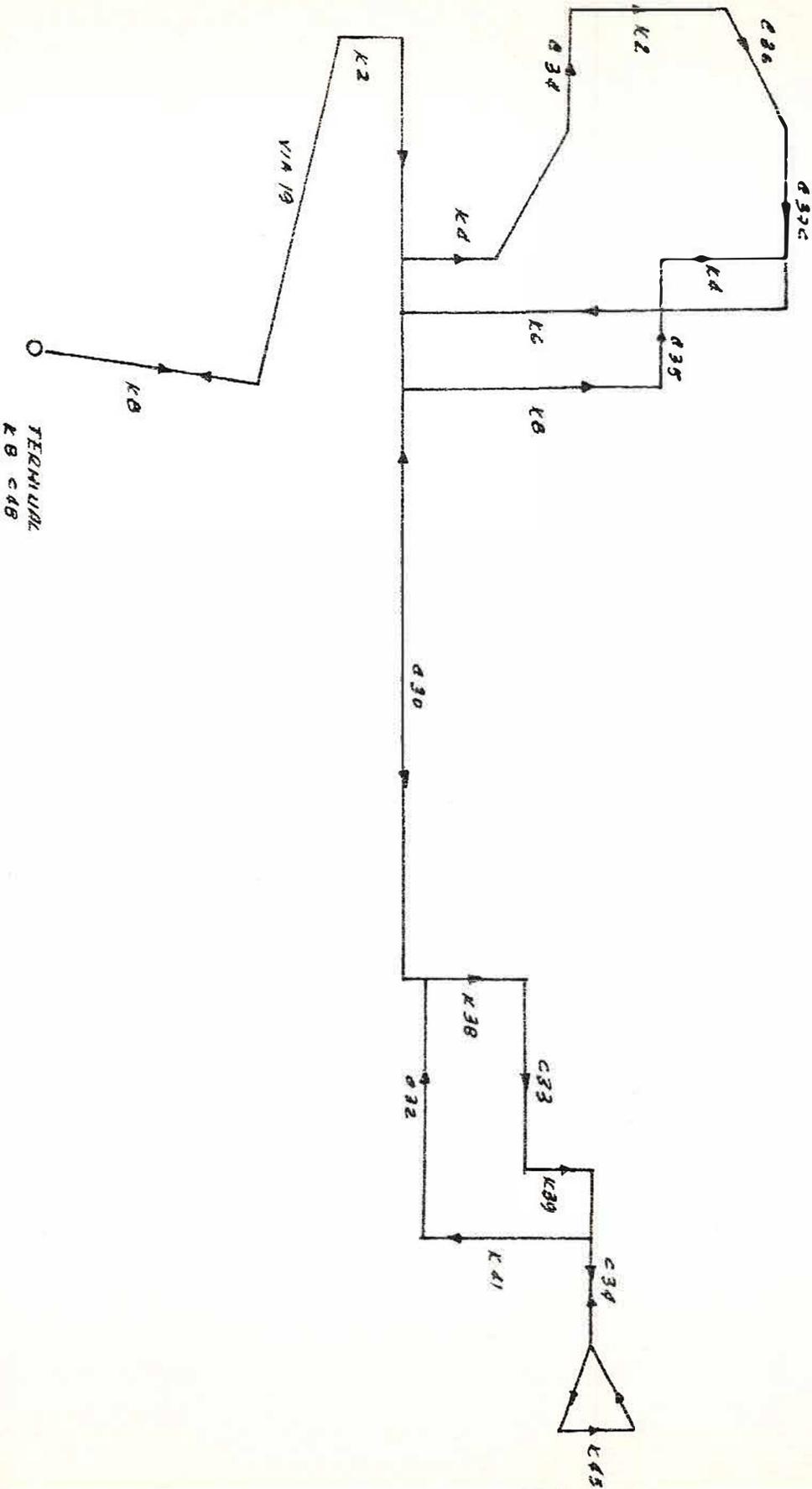


RUTA: ARBOLEDA - EL PARQUE.



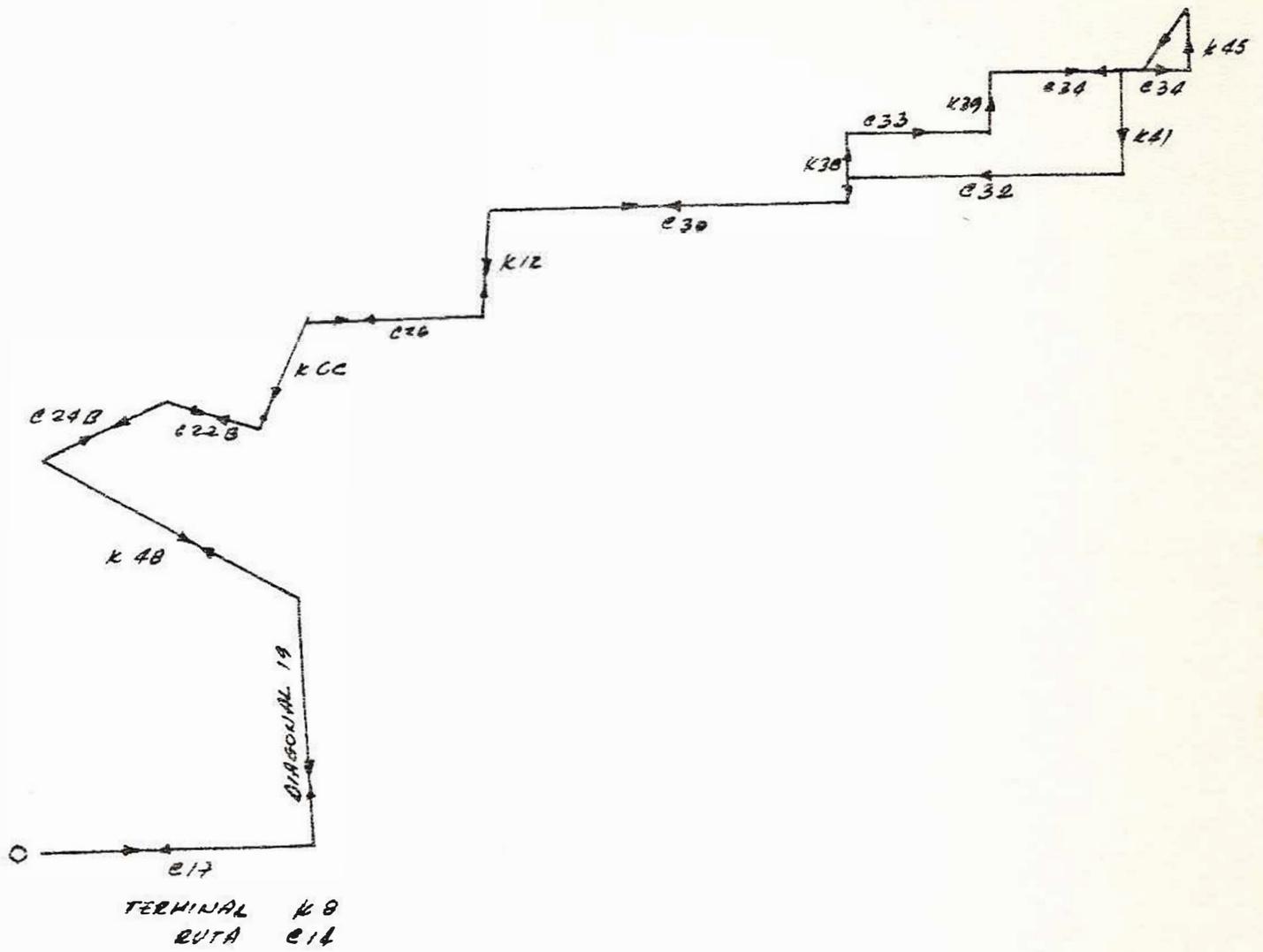
TRASALLIANCO

ROTA: GALANI



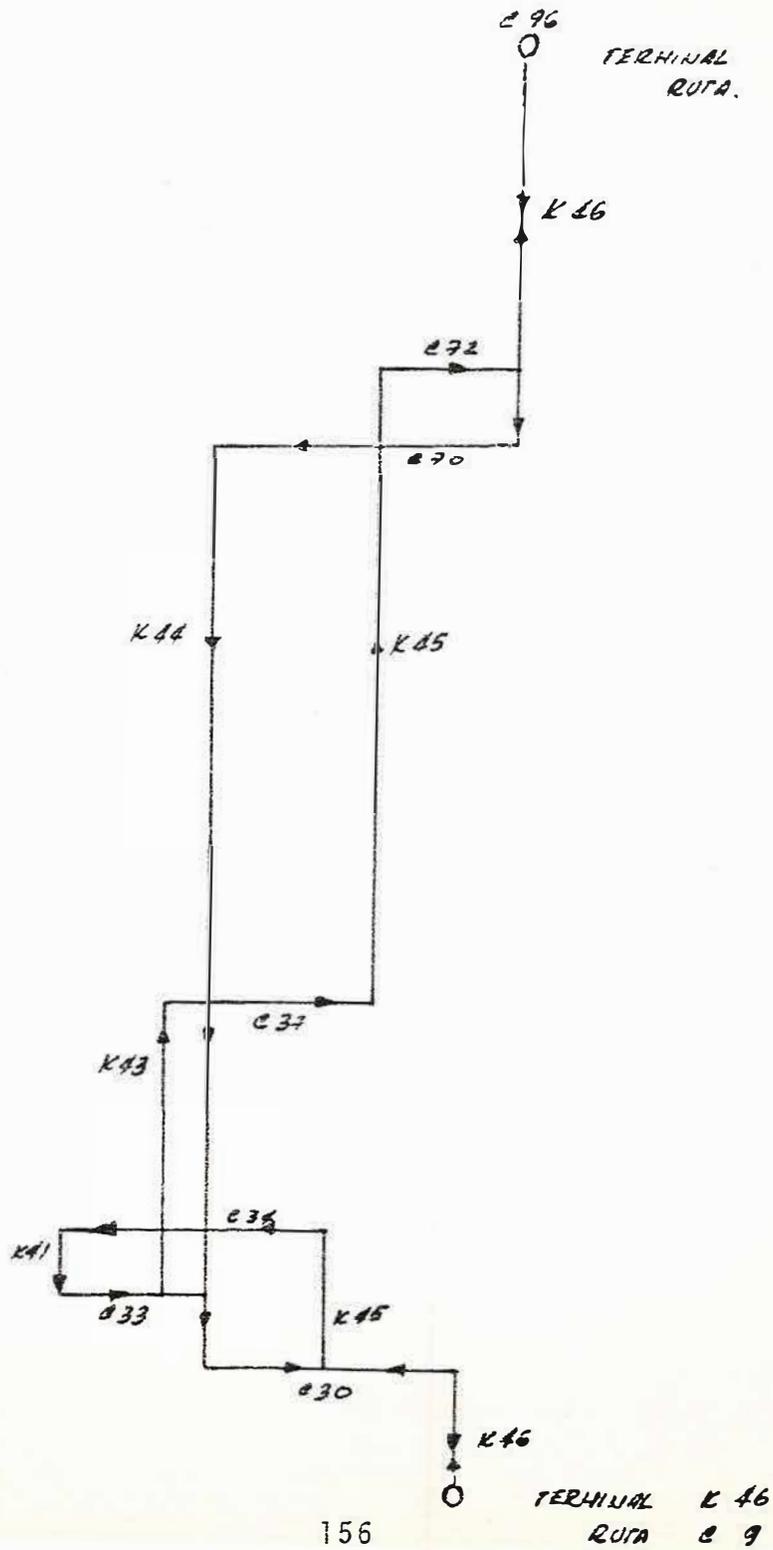
TRASALIANCO

RTA: SIMON BOLIVAR K. 12.



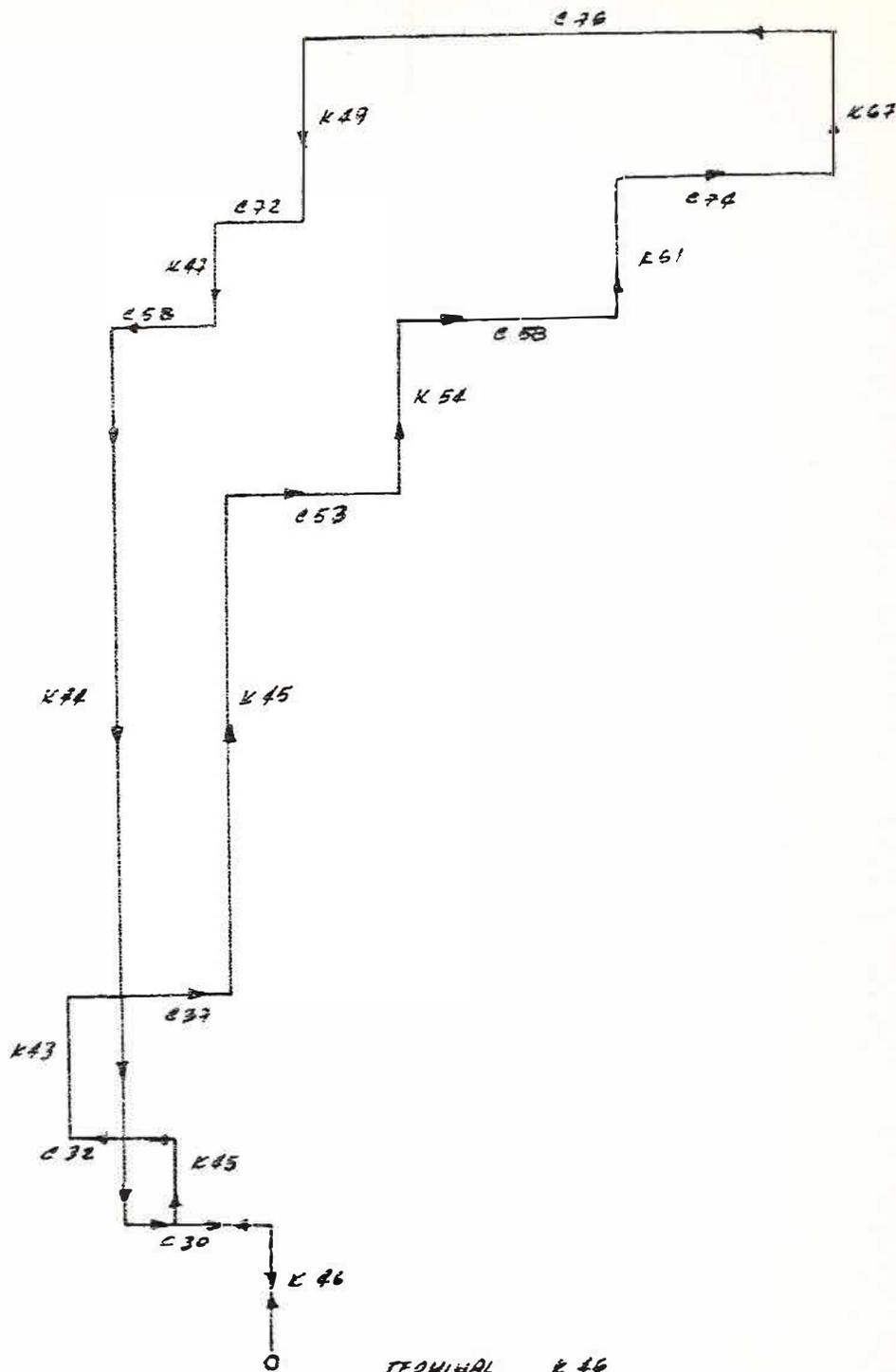
COOTRANSORTE.

ROTA: PRADO LUJO.



COOTRANSNORTE

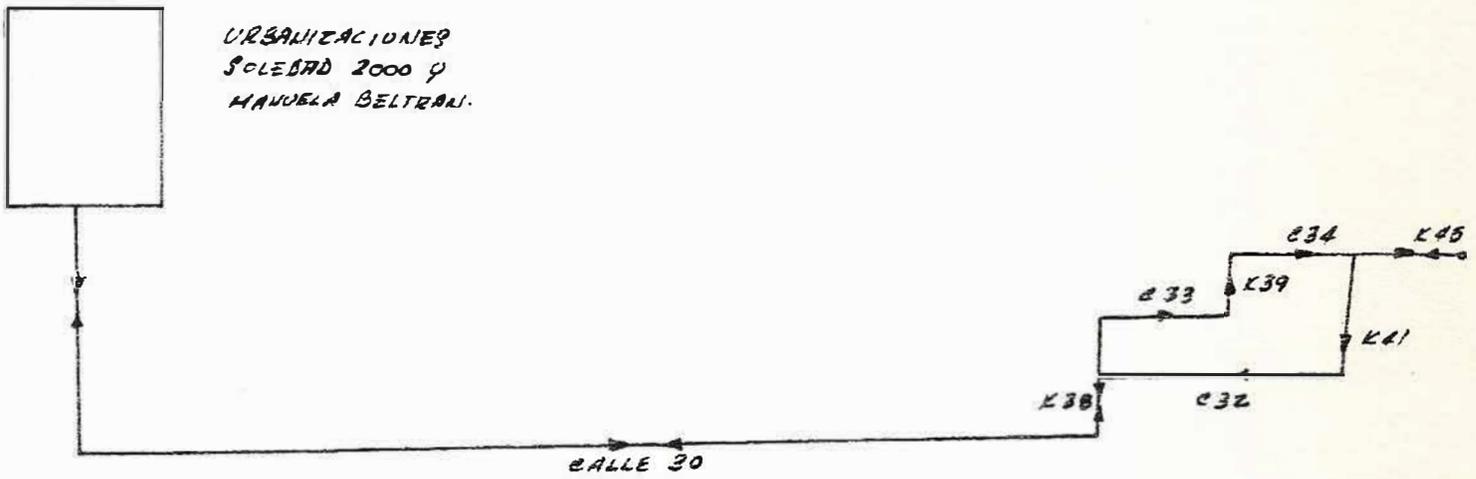
ROTA: PRADO BOSTON.



TRASALIANEO

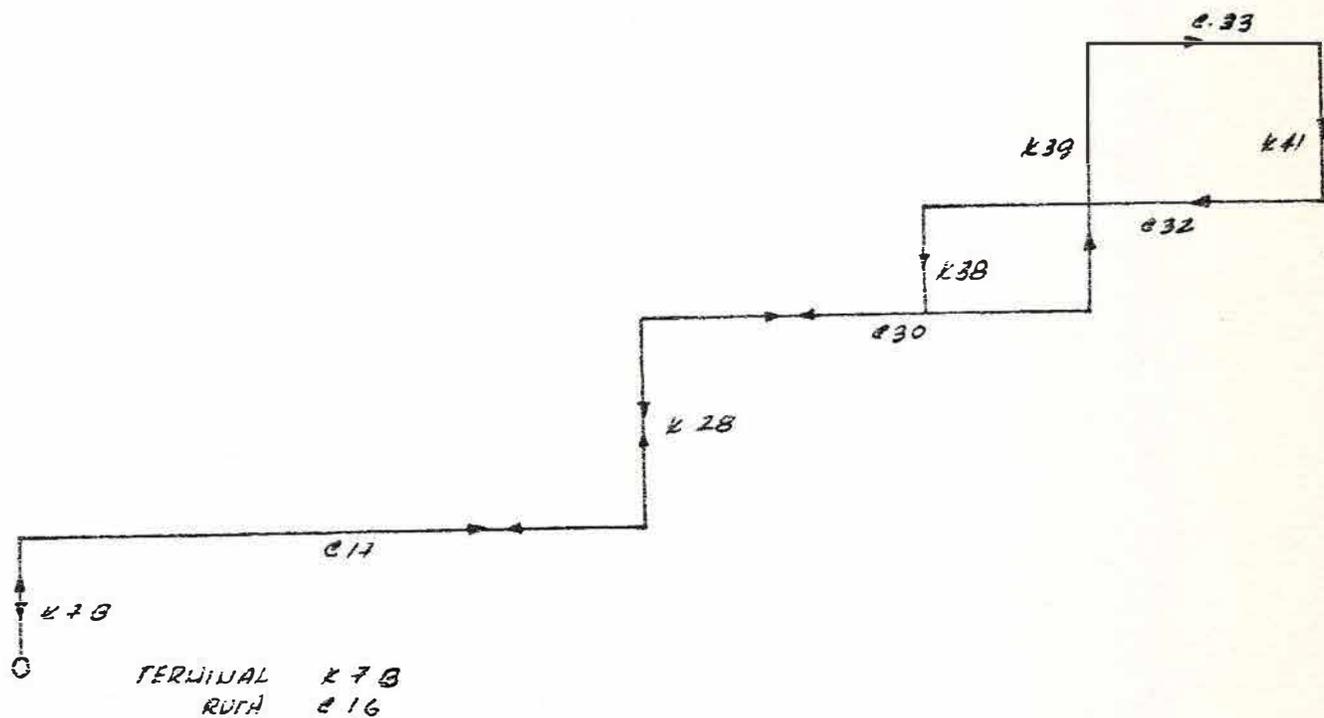
RUTA: SOLEDAD 2000 - MANUELA BELTRAN.

URBANIZACIONES
SOLEDAD 2000 y
MANUELA BELTRAN.

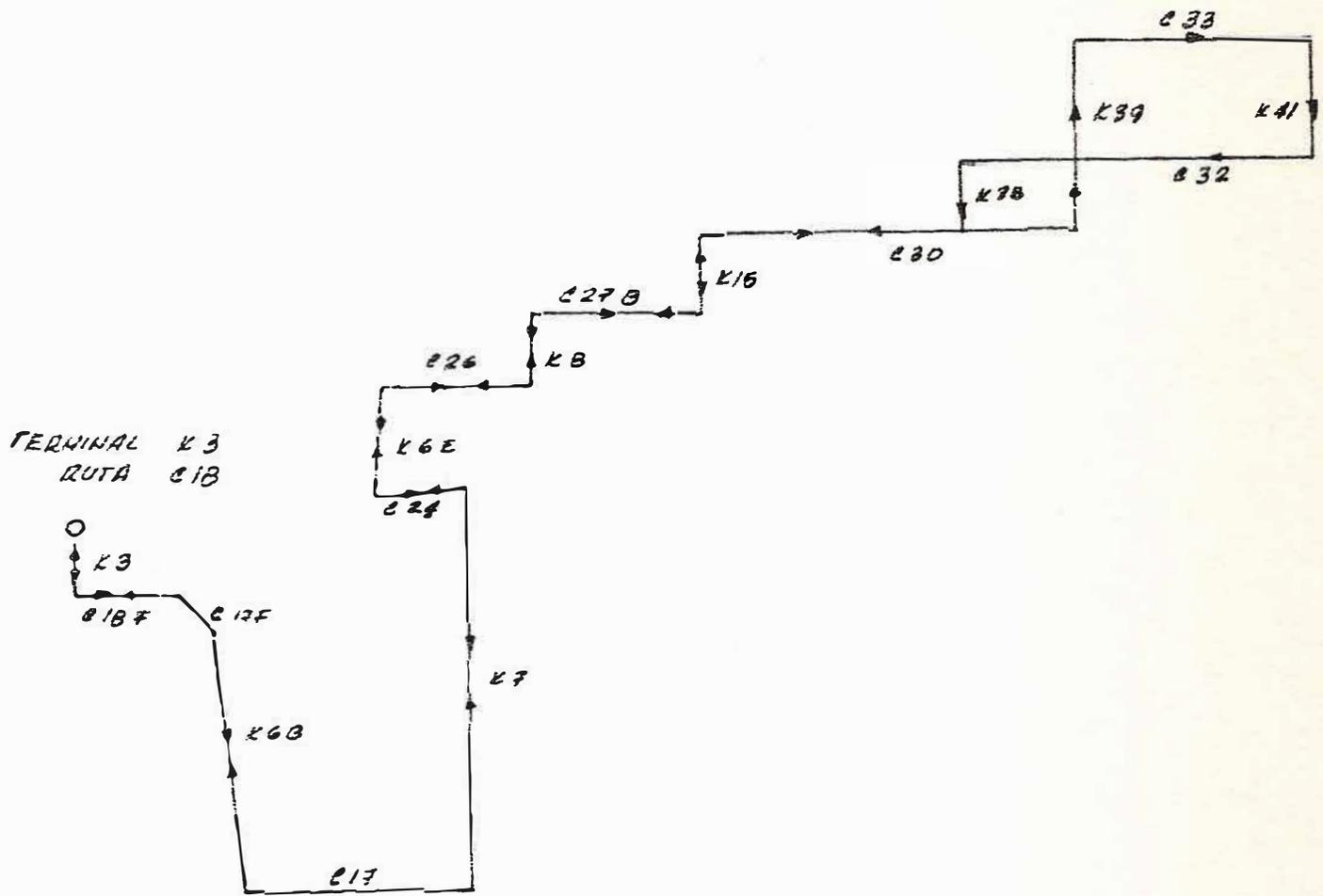


COOTRATLANTICO

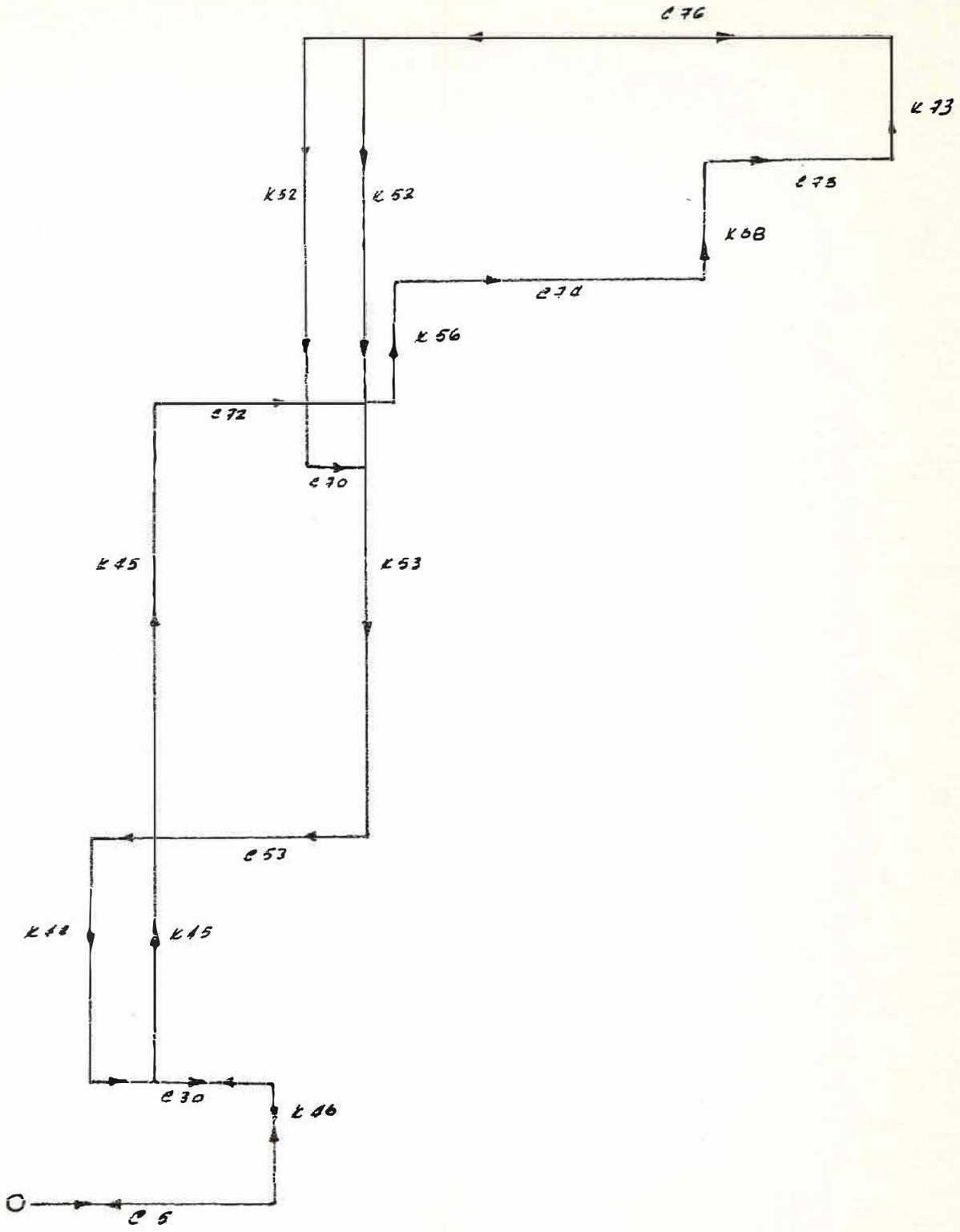
ROUTA: FERRY - MERCADO.



ROTA: VISTA HERMOSA



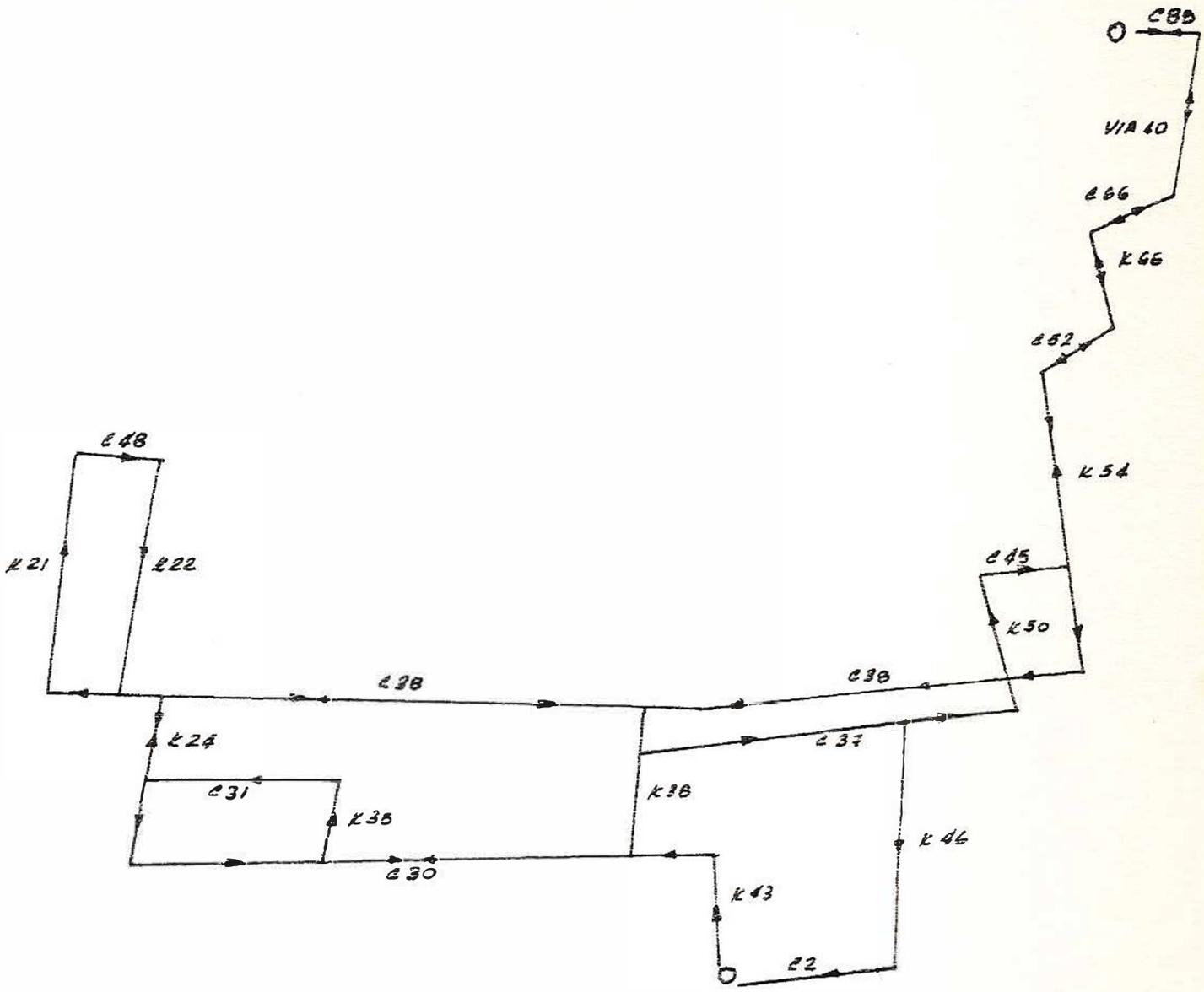
RTA : BOSTON C. 72



TERMINAL C 5
RTA K 43 B

SOBUSA

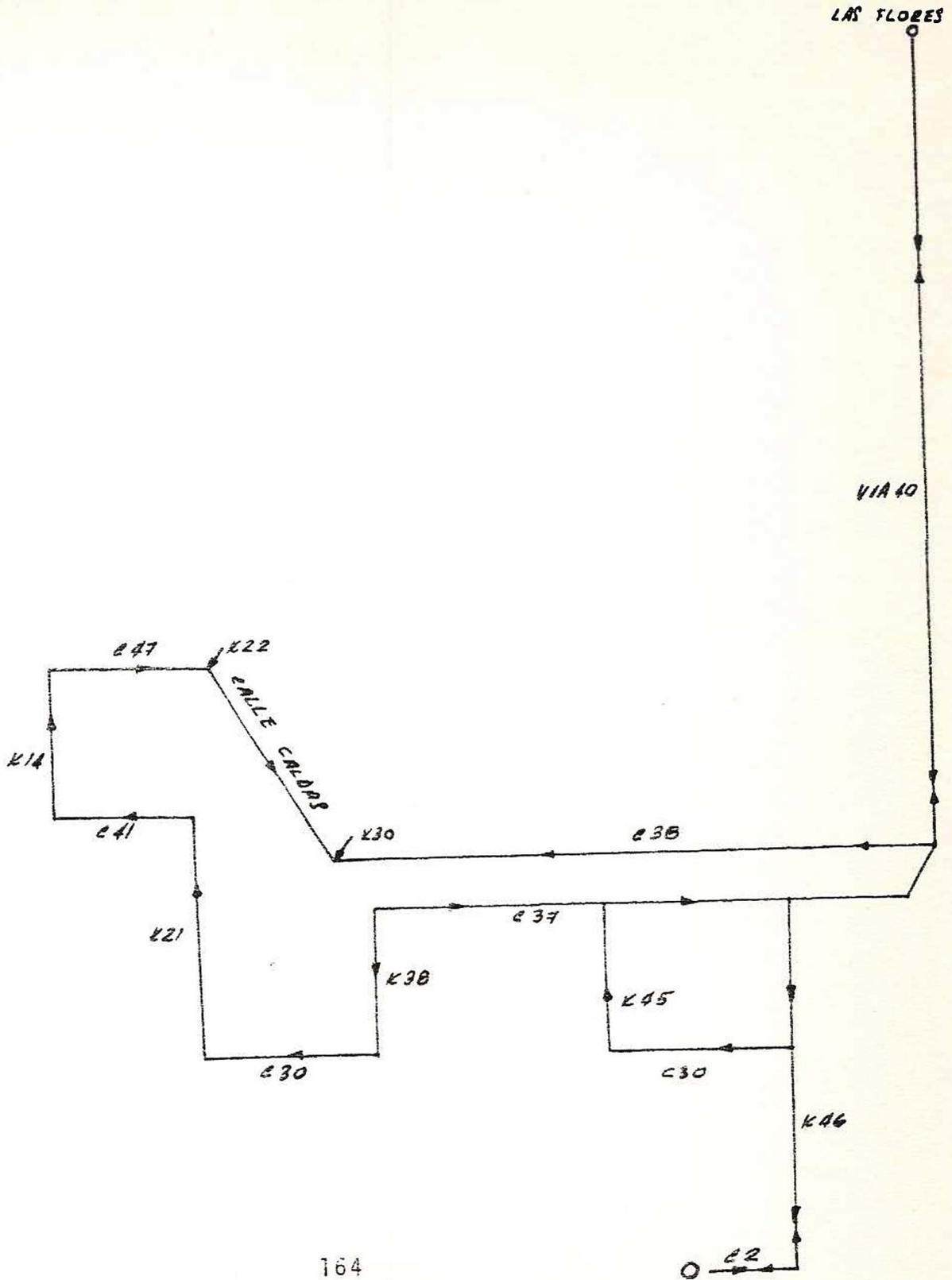
ROTA: CALDAS RECREO



TERMINAL
ROTA
C3 K43

SUBUSA

ruta: LAS FLORES - CEVILLAR.

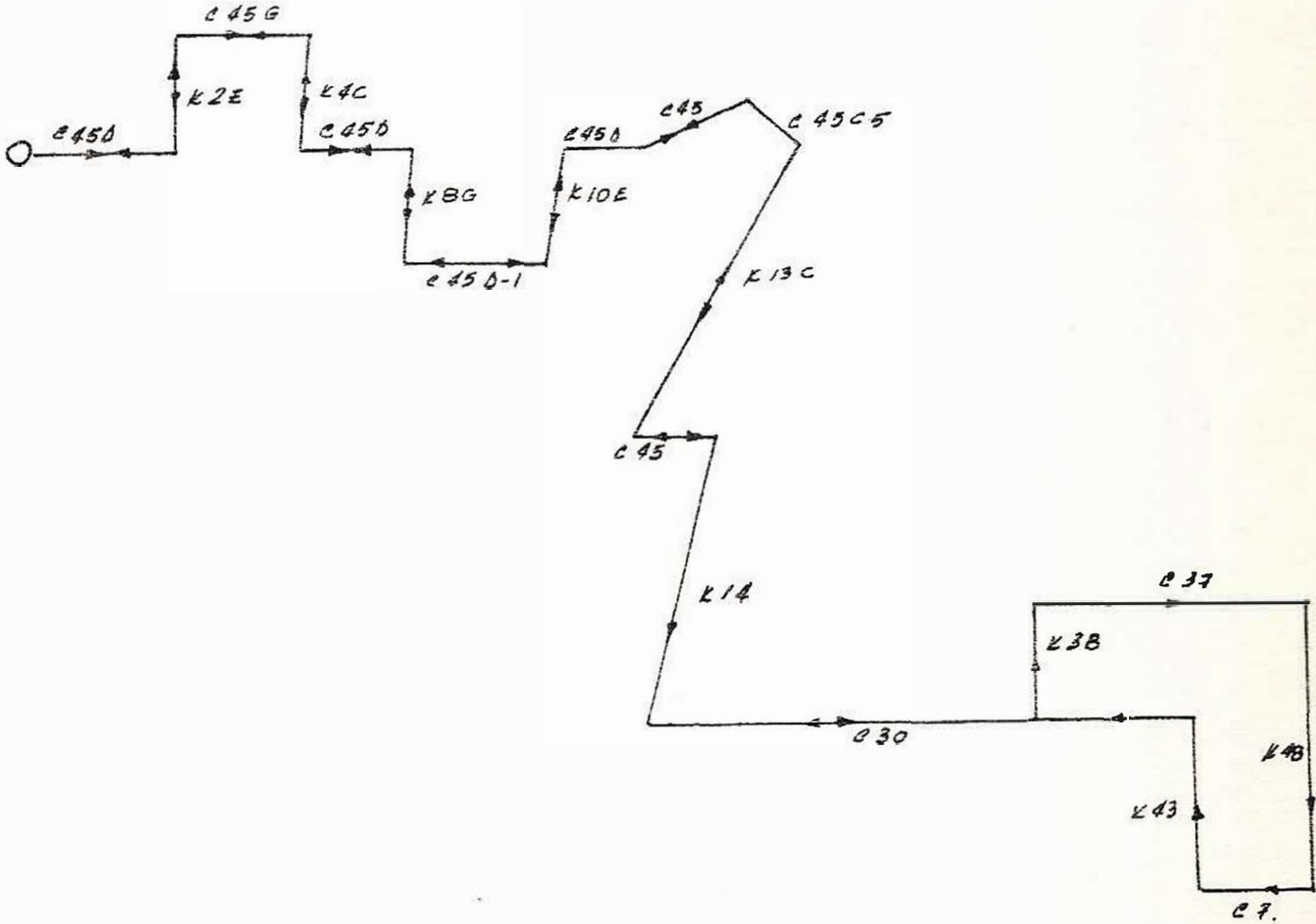


164

TERMINAL C 2
ruta K 43

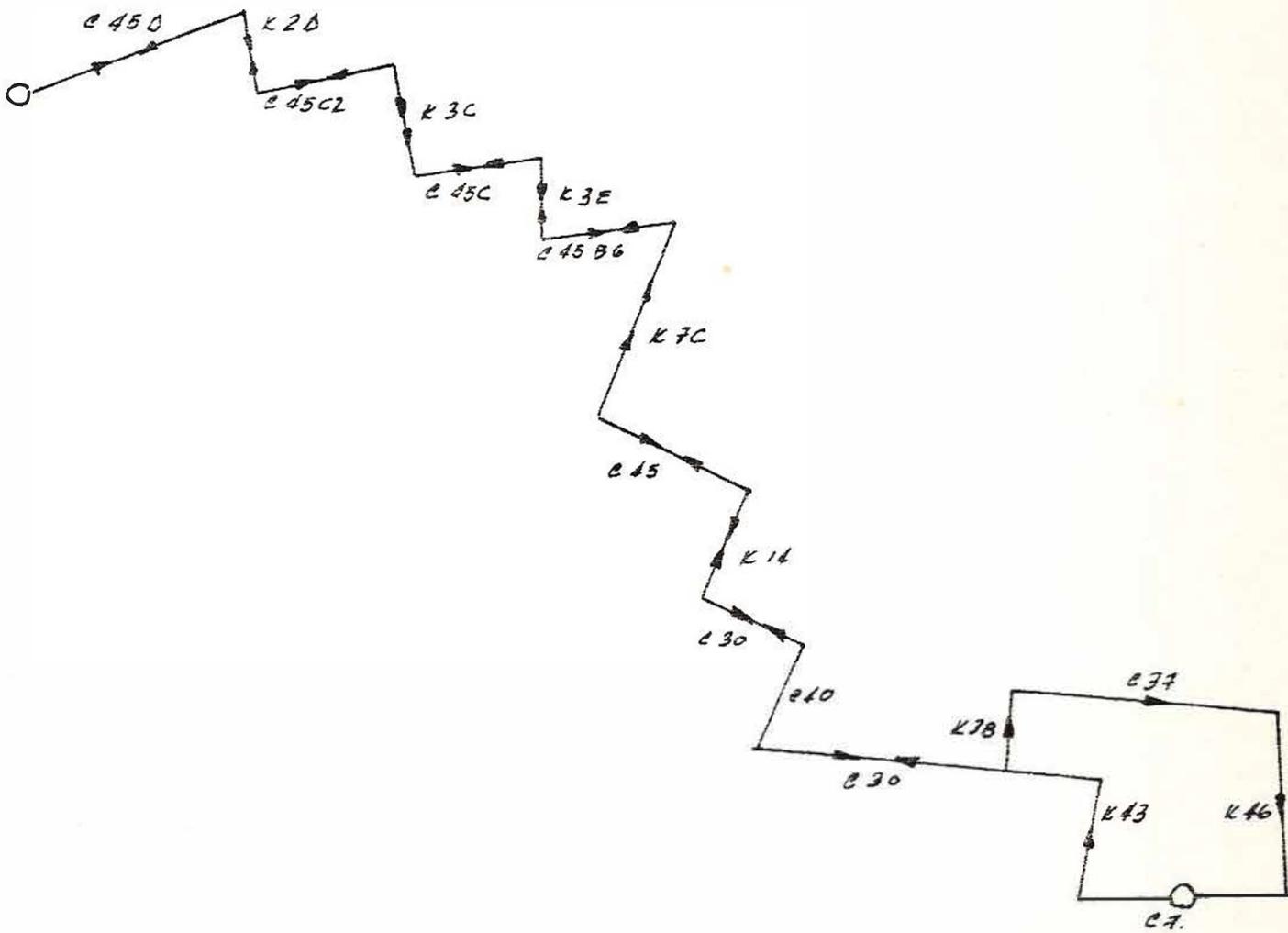
COCHOFAL

RUJA: LA VICTORIA.



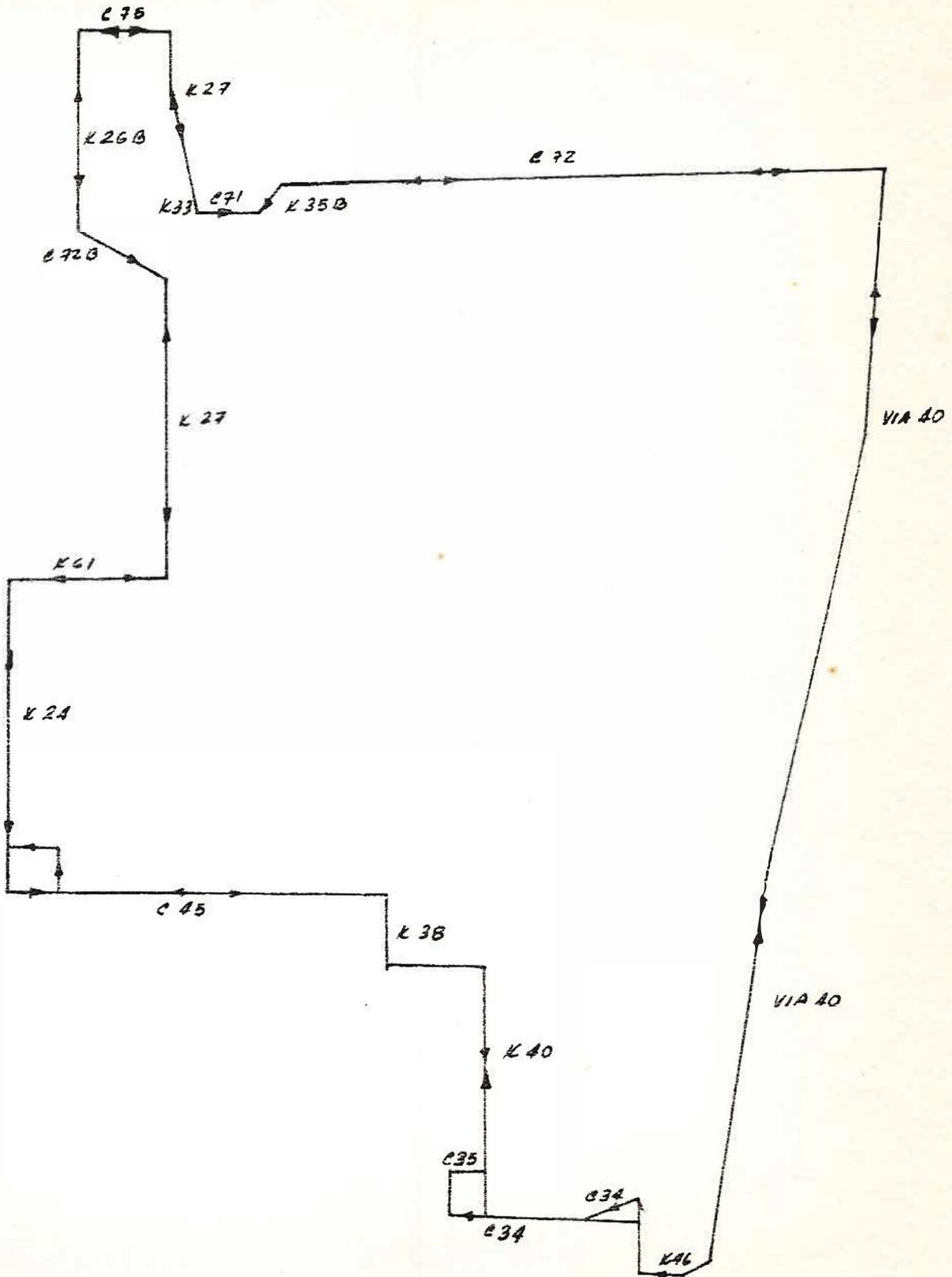
COOCHOVAL

RUTA: K. 19 - REALENGO.



TERMINAL
RUTA
C 7 L 44.

UTA: ZONA FRANCA - CALLE 72 - SILENCIO.



TERMINAL

ZONA C 17
FRANCA. K 30

COOCHOVAL

ROTA : K. 14.

