



**“El Transporte Público Urbano en Bucaramanga
durante la década de 1970”**

T E S I S

Que para obtener el grado de

Maestro en historia

Presenta

Johana Catalina Mirama Pérez

**“El Transporte Público Urbano en Bucaramanga
durante la década de 1970”**

T E S I S

Que para obtener el grado de

Maestro en historia

Presenta

Johana Catalina Mirama Pérez

Director de Tesis

Dr. Moisés Gámez

ÍNDICE

Índices de tablas, gráficas, fotografías mapas.....	5
Introducción.....	7
CAPÍTULO 1. Marco Institucional del Transporte Público Urbano.....	25
1.1.El Estatuto Nacional de Transporte Terrestre Automotor.....	25
1.2.El Código Nacional de Tránsito Terrestre.....	35
1.3.Entidades estatales y descentralizadas del Transporte Público Urbano.....	43
1.4.Emresas de transporte, clasificación y autorización.....	62
CAPITULO 2. El Transporte Público Urbano (TPU).....	70
2.1.Funcionamiento del TPU.....	71
2.2.El Transporte Público Urbano en Bucaramanga.....	76
2.3.Organización y procesos del Transporte Público Urbano.....	80
2.4.Parque Automotor de las empresas de Transporte Público Urbano de Bucaramanga durante la década de 1970.....	84
2.5. Suministros, Tarifas y Subsidios.....	87
2.6. Problemáticas de lo local.....	103
CAPÍTULO 3. Las empresas del Transporte Público Urbano.....	109

3.1. Transporte Colombia S.A. (Transcolombia).....	110
3.2. Unión Santandereana de Transportes Urbanos S.A. (Unitransa).....	122
3.3. Transportes Girón S.A. (Transgirón).....	135
3.4. Empresa Cooperativa de Transportadores de Santander Ltda. (Cotrander)..	144
Conclusiones	152
Anexos	167
Fuentes	186

Índices de Tablas, Imágenes y Gráficas

Tablas

Tabla 1. Directores del Intra Nacional (1970-1980).....	55
Tabla 2. Directores del Intra Regional Santander en Bucaramanga (1970-1980)..	62
Tabla 3. Parque automotor de empresas de transporte (1973-1978).....	84
Tabla 4. Parque automotor de empresas de transporte (1979-1986).....	85
Tabla 5. Incremento en el precio de la gasolina motor corriente 1975-1980.....	94
Tabla 6. Accionistas de Transcolombia S.A. en 1940.....	111
Tabla 7. Gerente y Junta Directiva de Transcolombia S.A. en 1972.....	112
Tabla 8. Gerente y Junta Directiva de Transcolombia S.A. en 1975.....	112
Tabla 9. Gerente y Junta Directiva de Unitransa S.A. en 1971.....	125
Tabla 10. Gerente y socios de Cotrander en 1967.....	145

Imágenes

Imagen 1. 35 años de Transcolombia S.A.	110
Imagen 2. Primer autobús de Transcolombia S.A.....	116
Imagen 3. Terminal de Transportes Colombia S.A.....	117
Imagen 4. Logo actual de la empresa Unitransa S.A.....	122
Imagen 5. Autobús de Unitransa S.A.....	128
Imagen 6. Imagen de página oficial de Transportes Girón S.A.....	136
Imagen 7. Autobús de Flota Girón.....	141
Imagen 8. Logo actual de la empresa Cotrander Ltda.....	144

Imagen 9. Autobús de Cotrander Ltda.....	147
--	-----

Gráficas

Gráfica 1. Incremento en el precio de la gasolina motor corriente (1975-1980)...	93
--	----

Gráfica 2. Relación alzas en el precio de la gasolina motor corriente y tarifas de servicio en Bucaramanga (1971-1980).....	98
---	----

INTRODUCCIÓN

El siguiente trabajo de investigación propone la reconstrucción del modelo de Transporte Público Urbano (TPU) para la ciudad Bucaramanga durante la década de 1970, cuyo objetivo es analizar la organización y funcionamiento como sistema, reconocer a las empresas de transporte que lo conformaron, su marco institucional y la relación que sostuvieron con las entidades estatales y descentralizadas frente a la regulación del servicio de transporte público urbano. Para el desarrollo de este trabajo se tuvieron en cuenta algunos estudios de ciudades latinoamericanas con la finalidad de identificar cómo ha sido desarrollado el transporte público en otras urbes y qué características podían relacionarse con el TPU en Bucaramanga.

La investigación del Banco de Desarrollo de América Latina, en el que se realizó un análisis de la movilidad y el desarrollo urbano en 15 áreas metropolitanas pertenecientes al Observatorio de Movilidad Urbana de la CAF, identificó en ciudades como Sao Paulo, Bogotá, Ciudad de México, Lima y Caracas la predominancia del transporte público, las problemáticas que se han desarrollado entorno al servicio como el exceso de rutas, fijación de tarifas por parte de autoridades municipales y las condiciones precarias en las que se ha organizado el sistema de transporte (Banco de Desarrollo de América Latina CAF, 2011).

A diferencia del tipo de transporte público urbano empleado en las ciudades latinoamericanas ya mencionadas, existe el modelo BRT¹ desplegado en urbes como

¹ Bajo el concepto de transporte público urbano existe el modelo BRT (Bus Rapid Transit), modo de transporte que utiliza autobuses biarticulados que operan en carriles de paso exclusivo, con el propósito de aumentar la velocidad, mejorar los tiempos de operación y el confort del pasajero. Este modelo ha sido implementado en ciudades latinoamericanas como Curitiba, Bogotá y Buenos Aires (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2012: 2-4).

Curitiba, caracterizado por contar con un sistema de líneas expresas en sentido norte y sur que coinciden con los ejes de desarrollo de la ciudad, ocho líneas alimentadoras y dos terminales, cuyos autobuses están capacitados para movilizar 100 pasajeros, bajo una tarifa única que permite subsidiar los recorridos largos y cortos (Banco de Desarrollo de América Latina CAF, 2011: 60).

Koepff, quien aborda el transporte público en el Área Metropolitana de Costa Rica, estableció una relación entre movilidad, economía, ambiente, turismo y salud, describiendo las condiciones en que se encontraba el transporte y si éste suplía o no las necesidades que tenía la sociedad, además de determinar los elementos que componen el servicio tales como: la función del Estado, los recorridos, condiciones de los autobuses y cómo se prestaba dicho servicio a sus habitantes (Koepff, 2015).

Jiménez Jiménez, quien examinó la ciudad de Toluca, planteó un modelo de estudio del sistema de transporte público urbano identificando los elementos que lo conforman y las empresas que se encargaron de la prestación del servicio a fin de conocer la eficiencia y productividad tanto en el sistema como en las empresas de transporte (Jiménez Jiménez, 1996).

Cervantes abordó el transporte público en Guadalajara desde la gestión del servicio y la infraestructura en conglomerados metropolitanos asociando conceptos como área metropolitana, conurbación, metrópoli y la teoría de escalas con el objetivo de analizar la eficiencia de servicio que se prestaba en la zona metropolitana de dicha ciudad (De Cervantes, 1989).

Islas Rivera, quien elaboró un estudio del transporte público y el servicio de autobuses en Ciudad de México, desarrolló un diagnóstico respecto al servicio, calidad y la relación

entre los componentes que lo integran como: el marco institucional, la contaminación y la inversión pública. Si bien, la Ciudad de México no tiene la misma densidad poblacional de Bucaramanga, el autor identifica aspectos propios del transporte público como los tiempos de traslado, opinión del usuario, la regulación del servicio y su referente legislación (Islas Rivera, 2000).

Para el caso colombiano, Montezuma realizó un análisis histórico de la movilidad y el proceso urbano de Bogotá, desplegando un panorama de cambios dados a lo largo del siglo XX y clasificados en pasado, presente y futuro, detallando el auge del transporte público en el periodo de 1970 denominado la “aglomeración urbana del autobús” (Montezuma, 2000).

Para Cali, Moller exteriorizó en su investigación las problemáticas que sostuvo el transporte público colectivo, las diferencias entre esta urbe y otras ciudades como Bogotá, añadiendo observaciones desde el punto de vista del pasajero, conductor, las empresas de transporte y el ciudadano (Moller, 2004). Asimismo, Vinasco, describe el desarrollo del transporte público en Cali durante el siglo XX, detallando desde lo histórico el surgimiento, crecimiento y el papel que cumplió el transporte en la configuración ciudad-periferia, relacionando problemáticas entorno a la operación del servicio por parte de empresas privadas, condiciones laborales de los conductores e intereses de las empresas, así como la conveniencia para los concejales y alcaldes de turno (Vinasco, 2017).

A partir de la comprensión de los estudios mencionados, se tomaron tres conceptos que permitieron identificar los elementos que hacen parte del Transporte Público Urbano, los cuales son: Transporte Público Urbano, Marco Institucional y Empresa. El transporte público será la actividad central de la investigación; el marco institucional, como aquella estructura que permitió la regulación del transporte, el establecimiento de las reglas de juego entre las

instituciones (estatales-descentralizadas) y; la noción de empresa, reflejada en las sociedades de transporte público encargadas de la prestación del servicio de pasajeros.

Para la definición de cada uno de los mencionados, se estudiaron varios autores que desarrollaron estas nociones, todo lo cual permitió identificar características y elementos propios que tuvo el transporte público urbano, su marco institucional y rasgos específicos en las empresas de transporte público urbano local.

Aunque en esta investigación no se abordará la movilidad² como noción principal, al utilizarse un medio de transporte, “se explica, obviamente, por su existencia, pero también, y quizá de manera previa, por la necesidad que los ciudadanos tienden de moverse por un espacio concreto de tiempo determinado y a una velocidad adecuada. La suma de los desplazamientos individuales es lo que se denomina movilidad cotidiana, y debe ser considerada como el punto de partida de cualquier política urbana de transporte” (Miralles-Guasch, 2002:27).

Entre las definiciones que se aproximan al concepto de Transporte Público Urbano, Fromm dice que el transporte es un elemento de gran importancia para el desarrollo económico, concebido como parte de aquellos elementos que causan efectos sobre los programas de desarrollo en países subdesarrollados (Fromm, 1974: 12).

² “Movilidad es la red de relaciones sociales que se establecen a partir del intercambio de flujos de personas, bienes y servicios sobre la base de una infraestructura determinada y que tiene el potencial de dar forma y sentido al espacio, de acuerdo con las singularidades de cada entorno urbano que se analiza. La movilidad interviene en la forma y el sentido del espacio mediante la interrelación de unos factores de movilidad que inducen unos resultantes o tendencias espaciales. Los factores corresponden a rasgos de la sociedad, como su composición etaria, capacidad adquisitiva, nivel educativo, composición familiar, orientación de las políticas públicas, modos y medios de desplazamiento que tienen la posibilidad de elegir. Los resultantes o tendencias se expresan en el crecimiento de la mancha urbana, densidad, ubicación de la residencia, concentración/desconcentración de las actividades y cambios cada vez más visibles en las relaciones económicas” (López, et al., 2010: 27-28).

El autor señala el papel del transporte como el propósito principal para el logro de los objetivos del desarrollo al permitir el traslado de mercancías y pasajeros entre los centros de producción y consumo, cuya dinámica es efectuada en zonas rurales y urbanas, forjando la extensión de la economía mediante el aumento de la productividad. El transporte puede caracterizarse como bien de consumo privado y público, que como bien privado permite a las personas viajar por razones particulares y como bien público acrecentar “la capacidad de defensa nacional, la cohesión social y la estabilidad política” (Fromm, 1974: 16-17).

Dickman aborda el transporte desde la perspectiva de la planeación y las problemáticas propias de las ciudades sobre los sistemas de transporte urbano, que refieren a: la organización espacial de las actividades humanas, adaptación de las instituciones e inversiones, y las necesidades y aspiraciones de las personas en el traslado propio y de sus bienes. Al desarrollar el transporte urbano desde la planeación, el urbanismo y el control del tráfico, plantea que el urbanista deberá tener en cuenta dos aspectos principales: a) definir la misión y las necesidades del sistema y b) arbitrar los medios socialmente aceptables y económicamente viables de alcanzar aquellos objetivos, aspectos que deben estar acorde a estudios sobre el uso del suelo y las exigencias del transporte (Dyckman, 1968: 4).

Ante esta óptica, el autor menciona que no sólo se trata del traslado de seres humanos y mercancías en una ciudad, sino que se encuentra implícito en la organización espacial de todas las actividades humanas, por lo que la misión del transporte estará definida por su localización y cauces de movimiento, que parten de los problemas que sostienen estas actividades relacionadas con el trazado, planificación de la ciudad y tecnologías del transporte (Dyckman, 1968: 3-4).

Islas y Zaragoza refieren el transporte como un fenómeno con causas y efectos vinculados y traslapados en contextos sociales, económicos y tecnológicos, relacionados con las personas, cosas y con objetivos a cumplir, además de contar con características que en los términos del tráfico no explican (Islas Rivera & Zaragoza, 2007: 21).

Los sistemas de transporte pueden proporcionar beneficios y desventajas en contrapartida, por lo que se hace imprescindible analizar sus aspectos para conocer su valor real dentro del sistema y de esta forma, realizar una correcta evaluación de su modo de operación o las opciones que podrían implantarse (Islas Rivera & Zaragoza, 2007: 22).

En el modelo planteado por los autores, los impactos de los sistemas de transporte se dividen en: económicos³ y sociales⁴, que pueden clasificarse en beneficios y costos de carácter directo o indirecto (Islas Rivera & Zaragoza, 2007: 23).

Por último, Islas y Zaragoza añaden que “cuando se hable de un sistema de transporte se entenderá que nos estamos refiriendo al Sistema Nacional de Transporte” de un país, reconociendo los componentes físicos y no físicos que lo integran. Según su ámbito geográfico, el transporte puede clasificarse en: urbano⁵, suburbano⁶, interurbano⁷, rural⁸ e internacional⁹. Cabe agregar, que los medios y los modos de transporte no tienen la misma significación, visto que el medio de transporte refiere al medio físico en el que se trasladan los bienes y personas como el terrestre, aéreo y acuático, y en cuanto al modo, su

³ Está relacionado con los procesos que acrecientan o gravan las economías de los particulares, empresas, instituciones o en un país en conjunto.

⁴ Refiere a los procesos de las interrelaciones del hombre, grupos o la forma en que los sistemas de transporte alteran el curso de los acontecimientos en una sociedad.

⁵ Funciona al interior de las ciudades.

⁶ Es realizado entre ciudades y suburbios.

⁷ Es efectuado entre ciudades.

⁸ Se realiza entre zonas rurales.

⁹ Es aquel que posibilita la comunicación entre otros países

caracterización será tecnológica, operativa o administrativa (Islas Rivera & Zaragoza, 2007: 43-44).

Molinero Molinero y Sánchez Arellano desarrollan un modelo de conceptualización de aspectos que componen el transporte público, tales como: planeación, diseño, operación y administración. Definen el transporte público como aquellos “sistemas de transportación que operan con rutas fijas, horarios predeterminados y que pueden ser utilizados por cualquier persona a cambio del pago de una tarifa previamente establecida”, clasificado de acuerdo a: tipo de servicio, características de disponibilidad, provisión del servicio, rutas, horarios y la relación precio-costo, con el que “tiende a particularizarse en el individuo en el caso del transporte privado y a colectivizarse o depender de otros individuos conforme se hace público el servicio” (Molinero Molinero & Sánchez Arellano, 1997: 8).

Los autores indican que el principal propósito del transporte es el traslado de pasajeros, que además de ser un servicio público, provee “un servicio básico a la población, a un menor costo y menor impacto por pasajero-kilómetro”, razón por la que requiere mayor atención. (Molinero Molinero & Sánchez Arellano, 1997: 159).

El transporte público está estructurado de acuerdo a sus componentes físicos, nivel eficiencia, nivel de servicio, costos y operación los cuales son: usuarios, prestatarios y comunidad; infraestructura vial, estructura de la red y rutas de transporte; costos de operación, insumos, parque automotor; y las instituciones encargadas de la regulación del servicio junto a su respectivo marco jurídico.

North señala el marco institucional y las instituciones como las reglas de juego en una sociedad, es decir, aquellas limitaciones ideadas por el hombre que dan forma a la interacción humana y los incentivos que se despliegan en el intercambio, ya sea tipo económico, político

o social. De otro lado, el cambio institucional refiere al modo en que las sociedades evolucionan a lo largo del tiempo, por lo que resulta clave entender el cambio histórico para conocer cómo las instituciones han afectado el desempeño de la economía (North, 1993:13).

Las instituciones proporcionan su propia estructura de interacción humana, que surge como consecuencia del marco institucional. En esta estructura se deberán identificar las reglas o forma en que el juego se desarrollará, y los jugadores, cuyo objetivo como equipo es ganar el juego a través de una combinación de aptitudes, estrategias y coordinación (North, 1993:15).

Los organismos que hacen parte de este marco institucional incluyen los cuerpos políticos¹⁰, económicos¹¹, sociales¹² y educativos¹³, todos los cuales se encuentran enlazados por “alguna identidad común hacia ciertos objetivos” (North, 1993: 15).

Las instituciones proporcionan su propia estructura de intercambio, que junto a la tecnología empleada determina el costo de transacción y el costo de transformación. Si bien, las instituciones cuentan con problemas de coordinación y producción, estarán determinados por la motivación de los jugadores, la complejidad del medio y la habilidad de los jugadores para descifrar y ordenar el medio. La realización de los intercambios económicos varía según su complejidad, desde la solución de problemas de intercambio simple hasta aquellos que se extienden a individuos numerosos través del tiempo y espacio. Por ello, la complejidad del intercambio económico es una función del nivel de contratos necesarios para la realización de un intercambio en economías de varios grados de especialización (North, 1993: 51).

¹⁰ Refiere a partidos políticos, senado, cabildo y la agencia reguladora.

¹¹ Corresponde a empresas, sindicatos, ranchos familiares y cooperativas.

¹² Hacen parte las iglesias, clubes y las asociaciones deportivas.

¹³ Comprenden las escuelas, universidades y centros vocacionales de capacitación

Schumpeter define a la empresa como todo acto concreto de producción, cuyo objetivo es la creación de cosas útiles o de artículos de consumo (Schumpeter, 1944: 25). Cuando “cada método de producción empleado en un momento dado se inclina ante las exigencias desde un punto de vista económico”, cuyo contenido no es solo económico sino también físico, además de contar con problemas y lógica propia, la tecnología será la encargada de solucionarlo sin considerar lo económico como totalmente decisivo.

El autor menciona que todo método de producción contiene una combinación definida, la cual no solo se diferencia por su forma sino por los objetos combinados o cantidades respectivas. Esta premisa puede ser aplicada en el transporte, al referir todo aquello que sea producción en sentido amplio y las condiciones productivas del sistema definido como “combinaciones”, concepto que juega un papel importante al momento de analizar el funcionamiento de la empresa (Schumpeter, 1944: 28). Sobre su producción, se encuentra condicionada por las propiedades físicas de los objetos materiales y procesos manuales, que intervienen al momento de analizar la actividad económica como producto de procesos económicos modernos y a partir de ello la obtención de un máximo resultado (Schumpeter, 1944: 24-25).

Sombart define a la empresa como toda realización de un plan “de gran alcance” cuya ejecución requiere colaboración de varias personas “bajo el signo de una voluntad unitaria”. Para que exista una empresa y pueda llevarse a cabo un plan, esta voluntad unitaria puede encarnarse en varios sujetos o constituir una unidad abstracta, por lo que su definición no solo se limita a lo económico sino también como un subgénero de aquello que puede significar una empresa. Por último, refiere al “espíritu de empresa” como el compendio de características psíquicas necesarias para la feliz ejecución de una empresa. Estas

características varían según las funciones que desempeña un empresario o en su magnitud, cuando las tareas a llevar a cabo son extraordinariamente distintas en extensión según la dimensión o dificultades de la empresa (Sombart, 1972: 64).

Chandler estudia la empresa desde el surgimiento de un nuevo capitalismo, en el que una jerarquía de gestores asalariados con poca vinculación con la propiedad, comenzaron a tomar decisiones sobre la producción y distribución de bienes ofertados en grandes empresas e industrias. Con este surgimiento, precisa la empresa moderna como aquella que cuenta con oficinas administrativas dirigidas por un ejecutivo asalariado y cada una lleva su contabilidad de forma independiente. La empresa también debía contar con una jerarquía de mandos medios y altos directivos que coordinarían el trabajo en cada unidad a su cargo.

Al incorporarse la jerarquía de mandos medios y altos directivos, quienes supervisarían el trabajo de unidades operativas y trabajadores, los accionistas, serían los propietarios de las empresas y los encargados de realizar negocios anuales, cuya dinámica fue vista en pequeñas empresas, quienes ya interactuaban bajo este modelo en el mercado regional y local (Chandler, 1987: 20-22).

Coase, siguiendo su propuesta de costo de transacción, “fuera de la empresa, los movimientos de los precios dirigen la producción, que se coordina mediante una serie de transacciones de intercambio en el mercado. Dentro de una empresa, estas transacciones de los mercados se eliminan y en lugar de la complicada estructura del mercado con transacciones de intercambio surge el empresario-coordinador que dirige la producción” (Coase, 1996: 31). Por tanto, el costo de transacción es la razón principal de la conveniencia del establecimiento de una empresa, puesto que el costo representa la organización de la

producción mediante un mecanismo de precios y descubrimiento de los mismos (Coase, 1996: 33).

Williamson, quien desarrolla la propuesta de Coase mediante la integración del costo de transacción, plantea que las empresas, los mercados y la contratación, son instituciones económicas de gran importancia puesto que son un producto evolutivo de una serie de innovaciones en la organización (Williamson, 2009: 26). En esta medida, mediante la micro analítica, “el costo de transacción adopta un ‘enfoque contractual’ comparativo para el estudio de la organización económica donde se hace la transacción la unidad básica de análisis y se revisan los detalles de las estructuras de dirección de los actores humanos” en una empresa (Williamson, 1997: 127).

Además de las definiciones de empresa ya mencionadas, existen otros tipos de empresas de acuerdo a su naturaleza como la pública¹⁴ y la social¹⁵ que pueden identificarse en las empresas de transporte. La empresa pública en países en desarrollo “proviene del esquema teórico que se refiere a la ausencia de mecanismos automáticos que aseguren el desarrollo económico y social en forma armoniosa y sostenida y de la necesidad del Estado de intervenir en el proceso”, sin embargo, en muchos casos al no seguir este esquema dificulta la intervención del Estado y la evaluación de la actividad total de las empresas públicas” (Gómez G., 1982: 451).

¹⁴ Guajardo define a las empresas del Estado o públicas como aquellas organizaciones que desarrollan actividades de servicios, comerciales y económicas, en las que la participación del Estado tiene una posición mayoritaria en la propiedad, la cual le permite asumir un rol de control y dirección de la empresa (Guajardo Soto, 2015: 23-24).

¹⁵ Ronquillo Campoverde señala que las empresas sociales se caracterizan por tener una fuerte implicación personal por parte de sus miembros en la gestión de la empresa y la ausencia de búsqueda de beneficios para remunerar un capital propio y en este sentido, considerarse como una nueva forma de organización capaz de obtener simultáneamente, la creación de un valor económico y social (Ronquillo Campoverde, 2015: 9-10).

Por otro lado, la empresa social son aquellos negocios que tienen un objetivo social y no están orientados hacia la maximización del beneficio para los accionistas o propietarios, al contrario, sus beneficios son reinvertidos en el mismo negocio o en la comunidad. Dichas empresas abordan un rango amplio de problemas sociales, ambientales y operan en todos los sectores de la economía, debido a que el gobierno ha creído que mediante este modelo de negocio se pueden solucionar problemáticas sociales. Asimismo, la empresa social ha estado asociada a elementos como: la creación del valor social, el valor económico y la captura del valor económico por parte de los clientes (Barrera Duque, 2007: 62-72).

Con el desarrollo de los conceptos mencionados, sus definiciones serán importantes en la investigación al determinar los elementos y funciones que conforman el TPU, los cuales pueden relacionarse, tal como lo propone Schumpeter como un acto concreto de producción.

En el proceso de elaboración de esta investigación, se utilizó una metodología cualitativa y cuantitativa aplicadas a fuentes documentales y hemerográficas como: el diario local *Vanguardia Liberal* (1970-1980), el *Anuario de la Cámara de Comercio de Bucaramanga* (1970-1980), el Código Nacional de Tránsito Terrestre, el Estatuto Nacional de Transporte Terrestre Automotor, el *Diario Oficial* (1970-1980), estudios de la época sobre el transporte urbano local, bibliografía secundaria e información en línea de las empresas de transporte y entidades estatales a nivel nacional. Esta información se clasificó en orden cronológico identificando los elementos que conformaban el TPU y se tuvieron en cuenta externalidades que incidieron en el transporte como las crisis internacionales del petróleo (1973 y 1979), que afectaron los precios de los combustibles y las tarifas de servicio provocando aumentos en los costos de operación. Cabe señalar que las tablas elaboradas para denotar estos incrementos se presentaron en pesos colombianos corrientes.

Además de enunciar las fuentes empleadas, el capítulo referente a las empresas de transporte urbano, las cuales tuvieron diferente naturaleza, podrá notarse cierta descompensación en cuanto a la trayectoria de las mencionadas debido a la ausencia y falta de accesibilidad a los archivos propios de las empresas, sin embargo, se tuvo la intención de construir gran parte de los aspectos principales que tuvieron las empresas que funcionaron para dicho periodo.

Parte del propósito del estudio del TPU en Bucaramanga durante la década 1970, surgió debido a la ausencia de estudios que permitiesen explicar cómo se organizó y funcionó esta actividad en dicha urbe, la cual coincidió con los diferentes cambios que efectuó el gobierno nacional para intervenir en la sector transportista¹⁶ y el acaecimiento de las crisis internacionales del petróleo¹⁷, hechos que identificaron la ausencia de políticas que permitiesen regular estas dos actividades. Por tanto, la década de 1970 resulta de gran

¹⁶ Con la reforma constitucional de 1968, se ampliaron las facultades de intervención estatal, puesto que muchas funciones que estuvieron a cargo del legislativo pasaron a manos del ejecutivo, centralizando el poder de forma decisoria y agilizando el manejo de los instrumentos de intervención, de esta manera la planificación de la economía adquiriría la fuerza de ley. Entidades como el Banco Emisor y de ahorro que antes eran privativas del legislativo pasaron a inspección por parte del ejecutivo, facultando la intervención ejercida como atribución constitucional, la organización o reforma de disposiciones cambiarias internacionales y todos los aspectos referentes al comercio exterior, aranceles y tarifas (Bejarano, 1997: 239).

¹⁷ “Un elemento clave para explicar la recesión y la pérdida de empuje de la economía colombiana, como también de su pérdida de productividad, fue la cuadruplicación de los precios del petróleo a fines de 1974, en el preciso instante en que el país había dejado de ser autosuficiente en combustible con la consecuente erogación de divisas, pero sobre todo con el alza progresiva del precio interno y con la descapitalización sufrida por Ecopetrol mientras no equilibraron los precios internos con los internacionales. La gran renta petrolera obtenida por los países árabes y las grandes trasnacionales, hubo de ser pagada, en nuestro caso, por los consumidores. Nada importó que existiera una empresa estatal, porque ésta en verdad no [controlaba] las condiciones de la producción ni la comercialización de combustibles en el país. Con la crisis internacional, antes que fortalecerse, la empresa padeció un drenaje de recursos. La política de liberación de los precios y los contratos de asociación con las compañías extranjeras bien pudieron llevar a un alivio de la producción del país, pero ya con un nivel de precio internacional, contribuyó grandemente a encarecer el transporte y a elevar los costos de producción de todas las actividades económicas del país, mientras que la renta es compartida sólo en parte por Ecopetrol y apropiada por las trasnacionales” (Kalmanovitz, 1995: 493).

importancia en este estudio debido a los diferentes cambios que ejecutó el gobierno nacional¹⁸ para regular el transporte público urbano a nivel nacional y local.

Esta investigación se centra en Bucaramanga, capital del departamento de Santander en Colombia, que limita al norte con el municipio de Rionegro; al oriente con los municipios de Matanza, Charta y Tona; por el sur, con el municipio de Floridablanca; y al occidente con el municipio de Girón (Alcaldía de Bucaramanga, 2019) (Ver Anexo 1).

La ciudad de Bucaramanga, al estar ubicada en una meseta, ha estado sujeta a serios procesos erosivos desde mediados de 1940, cuyo origen fue natural, pero se aceleró de forma paulatina aumentando los coeficientes de escorrentía debido a la creciente urbanización. Para controlar la erosión, a mediados de 1960 se creó la Corporación de Defensa de la Meseta de Bucaramanga, entidad que se encargó de controlar los focos erosivos mediante la construcción de estructuras de vertimiento, control de cauces y taludes, así como la rehabilitación de la deficiente red de alcantarillado local (Empresa Desarrollo Urbano de Bucaramanga EDUB, 1978: 13-16).

Aunque se ha controlado dicha problemática en esta urbe, desde la aparición del fenómeno erosivo hasta la ejecución de proyectos para la erradicación y control de esta problemática, tanto en las zonas urbanas como en su malla vial se han visto afectadas, por lo que dicha condición ha ocasionado dificultades para el tránsito y el transporte urbano.

¹⁸ Según Kalmanovitz, la década de 1970 coincidió con surgimiento de la intervención estatal en la economía y el desarrollo industrial, apoyado en las ideas de la CEPAL. De esta manera, el Estado Colombiano diseñó y empleó instituciones y mecanismos de intervención que excedieron los campos de acción. Con esta iniciativa, el Estado comenzó a actuar como productor, inversionista directo y empresario a través de instituciones como Ecopetrol y el Instituto de Fomento Industrial, reforzando las funciones de organizador y regulador mediante el Departamento Nacional de Planeación y el control directo de importación extendiendo sus influencias hacia el sector financiero convirtiendo el banco central en una institución de fomento (Kalmanovitz, 2010: 206-207).

Desde 1950, Bucaramanga fue eje de flujos migratorios que constituyeron un centro de reconfiguración en la dinámica “campo-ciudad y provincia- centro” impulsado por la fuerte violencia rural, cuyos flujos migratorios provenían de la Costa Atlántica (sur de Bolívar y el Magdalena Medio), ubicándose en tierras con alto grado de erosión, superando su perímetro y limitando con sus municipios circunvecinos (Floridablanca y Girón). Esta dinámica surgió a causa de una falta de planeación y desabastecimiento de servicios, lo que obligó a una reformulación del desarrollo urbano en dicha ciudad.

Para 1965, se inició un desarrollo vertical de la vivienda con la construcción de multifamiliares y en 1970 el crecimiento urbano explotó, cuya crisis obligó a la creación de programas de construcción de vivienda popular. En esta medida, con el incremento de la población y de la urbanización en Bucaramanga aumentó la necesidad de desplazamiento y de movilidad, por lo que requirió un mejoramiento en la prestación del servicio de transporte urbano.

Con la construcción de la autopista Bucaramanga- Floridablanca¹⁹, se situaron en el mercado nuevos terrenos para la construcción de multifamiliares, encauzando a esta urbe a

¹⁹ Una de las recomendaciones que expuso el Estudio de Vivienda en Bucaramanga elaborado en 1970, era la necesidad de elaborar una propuesta que definiera un sistema vial a escala metropolitana, así como de un “cordón anular” que permitiese la regulación del tráfico e integrara los sistemas viales en conjunto. Para la puesta en marcha de dicha propuesta, se propuso la construcción de los ejes Café Madrid-Girón, cuyo tramo absorbería el tráfico destinado a la carretera al mar; y el eje Girón-Floridablanca, que integraría las zonas de expansión urbana definido por las autopistas construidas con el fin de dar continuidad en el área externa de la Meseta de Bucaramanga hacia el norte con el Café Madrid y al sur con el Municipio de Floridablanca. Una vez conocida la necesidad de construir vías perimetrales y vías principales en Bucaramanga, así como el suministro de servicios públicos, se formuló un plan vial acorde al proceso urbano de la época con la propuesta de consolidación de un Área Metropolitana. Por otro lado, la malla vial era deficiente dado que además del sobrellevar el tráfico automotor local debía responder al tráfico de automotor pesado, lo que causaba congestión vehicular y deterioro del pavimento. Cabe señalar que esta deficiencia que existía en la malla vial no solo se debió a la falta de mantenimiento y ampliación de la misma, también se debió al incremento del parque rodante evidenciado en el congestiónamiento y la aparición de nudos en sectores periféricos junto a una presencia mínima de proyectos de modernización vial (Mirama, 2017: 111-112).

un proceso de integración como área metropolitana, que inició con la asociación de los municipios de Floridablanca y Girón como pueblos dormitorio y que incentivó a la construcción de centros comerciales y centros especiales (Grupo de Investigación Procesos Urbanos en Habitat, 2009: 179-181). Rueda afirma que, es precisamente en este lapso en el que Bucaramanga entró en un proceso de expansión con la anexión de sus municipios cercanos que quedaron convertidos en proyectos urbanos, “una ciudad dormitorio al sur, una ciudad industrial al occidente, una ciudad de servicios, político administrativos y comerciales sobre la meseta y una ciudad informal al norte sobre la escarpa” (Rueda, 2003: 159).

En este contexto, se creó la Asociación de Municipios del Área de Bucaramanga (AMAB) integrada por Bucaramanga, Girón, Floridablanca, Piedecuesta, Tona y Rionegro, cuyos objetivos fueron el desenvolvimiento de actividades generadoras de empleo, prestación de servicios públicos e incentivar la construcción de obras de fomento municipal, puesto que mediante la asociación de municipios facilitaría el desarrollo conjunto de los mismos²⁰. Esta asociación funcionó hasta 1982 con la creación del Área Metropolitana de Bucaramanga (AMB), conformada por Bucaramanga, Floridablanca y Girón, cuyo núcleo central sería Bucaramanga (Rios, 1994: 8-10).

Sus actividades económicas han estado relacionadas con el comercio y la prestación de servicios. Los principales productos que se comercializan provienen de la agricultura, ganadería y la avicultura, que han sido desarrolladas en zonas fronterizas de la ciudad y el

²⁰ De acuerdo al plan AMAB, se buscaba plantear una nueva estructura urbana de Bucaramanga y su área de conurbación, con el objetivo de prever y ofrecer un sistema urbano coherente basado en la reestructuración, ordenamiento de actividades de trabajo, comercio y servicios, adecuando un nuevo plan vial y de transporte para facilitar el asentamiento de población dentro de nuevos conceptos de agrupación y densidad, de manera que se lograra un uso racional del suelo, con provisión de parques y de áreas verdes (Asociación de Municipios del Área de Bucaramanga AMAB, 1980: 3).

departamento del Cesar, no obstante, su mercadeo y administración se han realizado en Bucaramanga. Su actividad principal industria es el calzado, la cual ha tenido mayor reconocimiento a nivel nacional (Alcaldía de Bucaramanga, 2019).

Este trabajo de investigación se organizó en tres capítulos. El primero de ellos refiere al marco institucional, en el cual se examinó el Estatuto Nacional de Transporte Terrestre Automotor, reglamento que reguló la actividad transportadora terrestre y el Código Nacional de Tránsito Terrestre, dedicado a la vigilancia del tránsito en el territorio nacional a partir de 1970. Posteriormente se dio paso al reconocimiento de las entidades estatales y descentralizadas que intervinieron en la ejecución de los estatutos como: el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, el Ministerio de Minas y Energía y el Instituto Nacional de Transporte, esta última caracterizada como entidad descentralizada con autonomía jurídica. A partir de estos estatutos y la función que cumplieron dichas entidades se procedió a explicar el proceso de clasificación y autorización de las empresas de transporte de acuerdo a las exigencias que solicitaban estos reglamentos para la aprobación de la prestación del servicio público.

En el segundo capítulo se especificó el funcionamiento y organización del TPU desde su aspecto teórico y técnico, determinando cada uno de los elementos que lo componen, para posteriormente identificarlos en el TPU que funcionó en Bucaramanga, incluyendo el proceso de organización como sistema. En este apartado se adicionaron aspectos preponderantes que hicieron parte del TPU tales como: el parque automotor de las empresas de transporte y la relación que sostuvieron los suministros, las tarifas de servicio, y los subsidios, éste último que buscó solventar los aumentos en los costos de operación, sin dejar

de lado la importancia que tuvieron a nivel local y las problemáticas que se desplegaron entorno a ello.

El tercer capítulo correspondió a las empresas de transporte público que prestaron servicio en la ciudad de Bucaramanga, las cuales fueron: Transportes Colombia S.A. (Transcolombia), Unión Santandereana de Transportes Urbanos S.A. (Unitransa), Transportes Girón S.A. (Transgirón) y la empresa Cooperativa de Transportadores de Santander Ltda. (Cotrander). Para esclarecer la conformación y desarrollo de cada una de ellas, se tuvo en cuenta la fundación, fundadores y accionistas, capitalización, organización, rutas y servicio. Finalmente se presentan las conclusiones generales de la tesis.

Es importante mencionar, que dicha investigación se enfatizó en la oferta de transporte, dado que no se contaron con documentos que permitiesen analizar la demanda durante este periodo, elementos que sin duda alguna están relacionados e influenciados recíprocamente. De otro lado, también funcionaron otros tipos de servicio de transporte que no se mencionaron como los taxis urbanos²¹ y busetas²², éste último que se incorporó en 1978.

²¹ A finales de diciembre de 1975 existían 6 empresas de taxis urbanos: Cádiz, Bucarica, Sol de Oriente, Radio Tax, Cotaxi y Taxis Libres, cuyos gerentes solicitaron al Presidente de la época Alfonso López Michelsen, realizar una investigación al Intra sobre el aumento de vehículos al atribuir una saturación del parque automotor y de “arrebatar” la opción a choferes asalariados de adquirir su propio vehículo (*Vanguardia Liberal*, 1975, p. 5).

²² Entre las empresas que prestaron servicio de transporte urbano en Bucaramanga modelo buseta, se encontraron la empresa LUSITANIA S.A., la cual prestaba servicio para el municipio de Rionegro y que posteriormente comenzó a abastecer al barrio los Colorados en 1978 (*Vanguardia Liberal*, 1978: 3) y la empresa Cooperativa de Choferes Asalariados de Santander Ltda. (COOCHOSAN LTDA.), la cual ratificó su licencia de funcionamiento en 1979 para prestar servicio en los barrios el Poblado y Santa Cruz en el municipio de Girón (*Vanguardia Liberal*, 1979, p. 10).

CAPÍTULO 1

Marco Institucional del Transporte Público Urbano

Para desarrollar el marco institucional del TPU se tomaron dos reglamentos: el Estatuto Nacional de Transporte Terrestre Automotor y el Código Nacional de Tránsito Terrestre.

El análisis del marco institucional que funcionó para el TPU de Bucaramanga tiene gran importancia en esta investigación, visto que, mediante el estudio de su composición, nos permitió el reconocimiento de las instituciones estatales y descentralizadas que se encargaron de intervenir en el transporte público urbano, las normativas que aplicaron estas instituciones a las empresas de transporte en su funcionamiento y prestación de servicio, y finalmente, como precisaron las reglas de juego para regular esta actividad.

En el apartado referente al Estatuto Nacional de Transporte se contextualizó el proceso de estudio que tuvo el reglamento en Bucaramanga y posteriormente se dio paso a la descripción de los capítulos, resaltando aspectos como: objetivos, definición del transporte, clasificación de las empresas, servicio y tarifas. Seguidamente, se abordó el Código Nacional de Tránsito detallando su estructura, disposiciones, autoridades encargadas de la vigilancia del tránsito nacional, normas de admisión, normas de comportamiento, faltas y sanciones, así como su aplicación a nivel local.

1.1. El Estatuto Nacional del Transporte Terrestre Automotor

El gobierno nacional comenzó a intervenir en el sector del transporte a partir de la Ley 15 de 1959 en el servicio urbano, de carreteras, movilización de carga y pasajeros, cuyos objetivos eran: organizar y patrocinar a las empresas públicas, privadas o mixtas de carácter distrital,

municipal, departamental y nacional; reglamentar el funcionamiento de las empresas, prestación del servicio y autorizar la importación de vehículos; fijar las tarifas de transporte en todas las ciudades del país; y establecer la forma de pago por la prestación del servicio y el recaudo del auxilio patronal del transporte. Para gestionar el servicio urbano, se habían delegado a los gobernadores o alcaldes cuando los municipios tuviesen una organización adecuada en las dependencias de transporte y tránsito (*Diario Oficial*, 1959, p. 1).

En complemento a esta ley, se aprobó el decreto 1652 de 1960, con la que se reorganizó el Ministerio de Fomento, quedando a cargo de la política de transporte terrestre, fluvial y cabotaje, incluyendo la reglamentación del servicio. En este ministerio, la división de transportes estaba conformada por la sección de reglamentación y control; tránsito; marcas y patentes, contando como organismo asesor al Consejo Nacional de Transportes vinculado al Instituto de Fomento Industrial, la Superintendencia de Regulación Económica y el Fondo del Subsidio para el transporte (*Diario Oficial*, 1960, p. 1).

En 1968 se creó el Instituto Nacional de Transporte (Intra) como adscrito al Ministerio de Obras Públicas, entidad de establecimiento público, dotada de personalidad jurídica, autonomía administrativa y con patrimonio propio, que se encargaría de ejecutar la política de estado en referencia al transporte en general (*Diario Oficial*, 1969, p. 4).

Al crearse el Intra, desde junio de 1970, en Bucaramanga ya se conocía de la elaboración de un estatuto para el sector transporte que entraría a regir en julio del mismo año. Sobre los cambios que se efectuarían en la actividad transportista, la prensa local *Vanguardia Liberal* señaló que los cambios se debían a la “deficiente organización

empresarial”²³ dado que las inversiones eran escasas y los capitales se encontraban atomizados. Aunque las empresas de transporte contaban con un parque automotor que estimaba varios millones de pesos, los ingresos no alcanzaban a cubrir los gastos de una regular administración (*Vanguardia Liberal*, 1970, p. 1).

Para informar a los transportistas sobre el nuevo estatuto que entraría en vigor, varios funcionarios del Intra viajaron a Bucaramanga con el propósito de exponer los reglamentos ante los directivos de las empresas urbanas de transporte, cuya respuesta por parte sus representantes fue la de examinar de forma clara el reglamento para poder expresar su opinión y aprobación sobre su contenido. En el proceso de estudio del estatuto nacional de transporte, los funcionarios del Intra organizaron dos debates que se realizaron en la Cámara de Comercio de Bucaramanga acompañados por el director de circulación y tránsito de Santander y el gremio transportista. En el primer debate, los funcionarios del Intra realizaron una disertación de tres horas, que en su generalidad tuvo el visto bueno por parte de los gerentes de las empresas de Bucaramanga y el departamento de Santander, aunque rechazaron algunos puntos referentes a la injerencia de los colegios²⁴ en el transporte urbano

²³ Samper manifiesta entorno a esta organización que los empresarios actuaban de forma anárquica, constituyendo empresas mediante un “típico sistema de afiliación que [descargaba] sobre el transportador afiliado todos los costos y todos los riesgos” sin considerarse ésta empresa como fantasma y responsable de las obligaciones consiguientes. Dicha organización conllevaba a la asignación de tarifas de forma desordenada, funcionando como producto de las necesidades inmediatas para evitar el conflicto que surgía del “ansia de lucro” y no de la noción del verdadero servicio. Ante esta perspectiva, la razón por la cual resultaba una ruina para muchos radicaba principalmente porque el transporte automotor era explotado por debajo de los costos, la cual no podía arreglarse con un aumento de tarifas o subsidio, sino mediante una organización técnica del sistema (Samper, 1965: 126).

²⁴ Este rechazo a la injerencia de los colegios en el transporte urbano refirió a la autorización de una ruta de servicio al Instituto Nacional de Enseñanza Media Diversificada (INEM) por parte de la Dirección de Circulación y Tránsito de Santander, que sería prestado por la empresa Parque Romero, empero, dicha aprobación causó rechazo en la empresa Transcolombia al atribuir una falta de parcialidad y discriminación frente a esta autorización (*Vanguardia Liberal*, 1970, p. 1)

respecto a horarios y rutas, dado que toda la gestión debía ser ejecutada por el Instituto Nacional de Transporte (*Vanguardia Liberal*, 1970, p. 1).

El segundo debate se efectuó en julio, los resultados fueron positivos, empero, a razón de la extensión del reglamento no pudo analizarse totalmente, por lo que el gremio transportista solicitó más tiempo para dar su aprobación. Entre las fallas que encontraron los transportistas, refirieron al artículo 193 de capítulo 10, el artículo 220 del capítulo 11 y el artículo 226 del capítulo 13, éste último en el que se recomendaba invertir los recursos económicos del Fondo Vial Nacional en un seguro de vida a los usuarios, mejoramiento de vías y extensión de las mismas (*Vanguardia Liberal*, 1970, p. 1).

Al efectuarse el último debate, el 15 de julio el Sindicato Único de Conductores Profesionales del Transporte Automotor Terrestre de Santander envió un comunicado al presidente de la república Carlos Lleras Restrepo, con el fin de manifestar que el estatuto favorecía a los conductores, en el sentido de beneficiar a las familias que afrontaban miseria a causa de la irresponsabilidad patronal y empresarial. También se añadió que en las cooperativas de transporte acontecía lo mismo, ya que había conductores que adquirirían un vehículo y no eran admitidos como socios al legalizar el vehículo a nombre del accionista, gestión en la que el vendedor cobraba un 12% por administración, 8% para la empresa y el 4% se deducían a favor del socio que representaba el vehículo. Estos argumentos manifiestos por el sindicato eran parte de las razones por las cuales los transportistas no estaban de acuerdo con la aprobación del estatuto, motivo por el que expresaron su posición de solidaridad al gobierno nacional y al Intra en la aprobación del proyecto.

Con el pronunciamiento de dicho comunicado, el 13 de agosto entró a regir el Estatuto Nacional de Transporte²⁵ que regularía en su totalidad el servicio de transporte automotor mediante el Decreto 1393 y que tendría vida jurídica una vez fuese firmado por el presidente de turno Carlos Lleras Restrepo. De esta manera, el gobierno intervendría en el sector transporte para lograr un mayor desarrollo y mejorar las condiciones de organización y funcionamiento de las empresas dedicadas a esta actividad (*Vanguardia Liberal*, 1970, p. 1).

Al aprobarse el estatuto e informar el gobierno nacional la inversión de 4.400.000 pesos para la realización de estudios sobre problemáticas relacionadas con la determinación de la vida útil de los vehículos de transporte de carga, depreciación de equipos y transporte de carga a nivel nacional (*Vanguardia Liberal*, 1970, p. 1), el 23 de marzo de 1971, los transportistas solicitaron al recién presidente elegido Misael Pastrana Borrero que aplazara la vigencia del reglamento, solicitud que se haría en el XXI Congreso Nacional del Transporte de la Asociación Regional de Transporte Urbano por Buses y Busetas del Atlántico (Analtra). Parte de las objeciones que sustentaron los transportistas refirieron al reglamento, el cual no estaba acorde con las necesidades de la actividad y los comentarios que había hecho el director del Intra Rubiel Valencia Cossío, al expresar que “los enemigos del cambio habían demandado el estatuto oponiéndose a la transformación” (*Vanguardia Liberal*, 1970, p. 1).

²⁵ Este reglamento fue uno de los documentos que se produjeron respecto al transporte, al definir de forma clara o técnica lo que era el servicio público de transporte, las empresas de transporte y sus obligaciones, poniendo “término a la anarquía y al abuso imperante” por parte de empresas fantasmas que establecieron un sistema de afiliación con el que “el transporte se convirtió en un servicio irresponsable” y los transportadores en “víctimas” de explotación llevada a extremos (Samper, 1965: 9).

El Estatuto Nacional de Transporte Terrestre Automotor se decretó el 25 de agosto de 1970 por el Diario Oficial, normativa que contó con 111 artículos y 5 capítulos en su totalidad, sin embargo, la normativa funcionó hasta el 1 de junio de 1988 (*Diario Oficial*, 1970, p. 6).

El primer capítulo de dicho estatuto, define como objetivos: regular el servicio de transporte terrestre automotor en todo el país; intervenir en el sector transporte; establecer condiciones y requisitos para la organización y funcionamiento de las empresas dedicadas a la actividad transportadora; y fijar algunas normas en relación con actividades afines al transporte. El papel interventor de esta política le correspondería al Instituto Nacional del Transporte, entidad que se encargaría de cumplir las funciones de organización, control y vigilancia de la actividad del transporte (*Diario Oficial*, 1970, p. 6).

Entre otras generalidades, define la actividad transportadora terrestre como un conjunto organizado de operaciones tendientes a realizar el traslado de personas o cosas de un lugar a otro en vehículos automotores, cuyo servicio se caracterizaría como público y privado de acuerdo a las condiciones en que se ofreciese. En caso de existir deficiencias, el Estado podía suplir la prestación del servicio según lo prevengan la constitución y las leyes (*Diario Oficial*, 1970, p. 6).

El servicio público de transporte se dividió según su radio de acción: urbano (cuando se presta dentro del perímetro urbano de un municipio o de un área metropolitana); suburbano o interveredal (cuando se presta en zonas del municipio que no están comprendidas dentro del perímetro urbano); intermunicipal (cuando se presta entre dos o más municipios situados dentro del mismo departamento); interdepartamental (Cuando se presta entre cuatro

departamentos limítrofes); nacional (cuando se presta entre más de cuatro departamentos) e internacional (cuando se extiende a otros países) (*Diario Oficial*, 1970, p. 6).

A partir de la definición de la prestación del servicio de acuerdo al radio de acción, las empresas de transporte que hacían parte del TPU en Bucaramanga tuvieron un radio de acción de carácter urbano al prestar servicio dentro de una ciudad, no obstante, Transgirón y Cotrander prestaron inicialmente un servicio intermunicipal antes de la aplicación de este estatuto.

Según su modalidad, el transporte terrestre se clasificó por: pasajeros (cuando se movilizan personas); carga (cuando se transportan bienes o mercaderías) y mixto (cuando simultáneamente se movilizan pasajeros y carga). En este caso, las 4 empresas de transporte que prestaron servicio en Bucaramanga se clasificaron en la modalidad de pasajeros al trasladar usuarios entre esta ciudad y los municipios de Floridablanca y Girón.

En cuanto a su forma de despacho, se clasificaron en: ordinario (cuando los vehículos en los que se presta pueden detenerse durante el recorrido) y directo (cuando los vehículos durante el recorrido solo pueden detenerse en sitios determinados). De acuerdo a la prestación del servicio se clasificaron en: colectivo (si el contrato se celebra por separado con cada una de las personas que utilizan el vehículo para recorrer parcialmente una o más rutas) e individual (si se contrata con una sola persona para utilizar el servicio de un vehículo en uno o más recorridos) (*Diario Oficial*, 1970, p. 6).

Las empresas de transporte que hacían parte del TPU que funcionaba en Bucaramanga realizaban un despacho de carácter ordinario al ser una necesidad detenerse durante el recorrido para recoger y dejar pasajeros en sitio establecidos y de carácter colectivo, cuyo contrato se efectuaba con cada pasajero mediante el pago de un tiquete de viaje.

El segundo capítulo orientado a la clasificación y autorización de las empresas de transporte, indica que el servicio sería prestado por empresas legalmente constituidas y autorizadas por el Intra, cumpliendo con los requisitos exigidos por el estatuto. Por empresa de transporte, la define como aquella unidad de explotación económica permanente con equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el acarreo de personas o bienes de un lugar a otro, pertenecientes a una persona natural o jurídica. Cuando una empresa de transporte no fuese el propietario de los vehículos para la prestación del servicio, podía vincular vehículos por cualquier forma contractual legalmente establecida, cuyos contratos tendrían una duración no inferior a un año. El parque automotor no podía exceder ni disminuir según lo autorizado por el Intra, y para desvincular los vehículos, se presentaría una petición indicando las razones por las cuales se solicitaba esta desvinculación, trasladando la solicitud al representante de la empresa cuyo fallo se determinaría en quince días después de presentar la petición (*Diario Oficial*, 1970, p. 6).

Al aplicarse la normativa, el Intra debió hacer cumplir lo establecido en este capítulo. Para participar en la prestación de un servicio de transporte público, las empresas debían vincular los autobuses bajo cualquier forma contractual y el parque automotor no podía disminuir ni exceder a lo autorizado. Al señalar la vinculación de vehículos bajo cualquier forma contractual, permitía a la empresa asociar vehículos de cualquier forma que estuviese categorizado como legal. La mayoría de los autobuses que conformaban el parque automotor de las 4 empresas eran propiedad de personas naturales, condición en la que se debió concertar con el propietario del vehículo asuntos referentes a ingresos y obligaciones con la empresa.

Las empresas de transporte serían clasificadas en categorías A, B y C según el nivel de organización de las empresas; grado de participación de los dueños de los vehículos; forma de vinculación de conductores y condiciones de jornada de trabajo; capacidad económica y financiera; calidad de los equipos e instalaciones; nivel de servicio; capacidad transportadora y forma de vinculación de los vehículos no propios (*Diario Oficial*, 1970, p. 6).

El cumplimiento de los requisitos señalados fue obligatorio para las 4 empresas de transporte, un ejemplo de su aplicación correspondió a la empresa Unitransa, la cual se creó a partir de la liquidación de las empresas Parque Romero, La Pedregosa y Palonero, sociedades que no lograron cumplir con lo exigido por el Intra y por ello, no continuaron ofreciendo este servicio.

Todas las empresas de transporte debían organizarse para proceder a clasificarse en las categorías mencionadas. A partir de su jerarquía, se daría prelación al otorgamiento y concesión de rutas, horarios, áreas de operación y servicio dentro de la zona autorizada. Entre las obligaciones de las empresas se encontraban: poseer un sistema adecuado de mantenimiento de los vehículos; contratar por sí mismo a los conductores; ostentar la razón social o nombre comercial con colores y distintivos que permitan diferenciarlo de otros vehículos; obtener la tarjeta de operación para vehículos al servicio de la empresa; servir las rutas y horarios otorgados con frecuencias autorizadas, mantener un seguro para la responsabilidad emanada dentro del contrato de transporte; expedir tiquetes; suministrar al Intra los datos que solicitasen; elaborar un reglamento de funcionamiento y los demás que por su naturaleza asignase la ley (*Diario Oficial*, 1970, p. 6).

El capítulo tercero dedicado al servicio público de transporte, define que puede prestarse en autobuses, taxis, camionetas, volquetas, carros-tanques de acuerdo a su

especialidad y servicio. Los vehículos de servicio público debían estar vinculados a empresas autorizadas y solo podían prestar servicio dentro de su respectiva ciudad. Todos los vehículos debían contar con una tarjeta de operación que indicaba la clase de servicio a la que estaba destinado el vehículo, su especificación y la empresa a la cual se encontraba vinculada. Respecto al transporte de pasajeros, ésta se catalogó en servicio de lujo, especial, común y cada uno debía especializar su servicio para conducir pasajeros. Las empresas de transporte urbano por autobuses, debían vincular directamente a los conductores asalariados y en ningún caso la relación laboral podía ser con el propietario del vehículo excepto la estipulada en el artículo 15 de la Ley 15 de 1959²⁶. Las empresas autorizadas bajo la modalidad de pasajeros excepto la urbana estaban obligadas a expedir boletos de viaje y su servicio se prestaría en rutas o en áreas de operación de acuerdo a su clasificación determinada por el Intra (*Diario Oficial*, 1970, p. 6).

El capítulo cuarto referente a las tarifas, la define como el precio que deben pagar por el servicio utilizado, teniendo en cuenta los siguientes factores: nivel de servicio, longitud de las rutas, condiciones de las vías, costo normal de operación de los equipos y condiciones sociales y económicas del medio dentro del cual operarían. Para la elaboración de las tarifas se tendría en cuenta los estudios de las diferentes rutas y las regiones para determinar cada caso específicamente (*Diario Oficial*, 1970, p. 6).

Por último, el capítulo quinto concerniente a disposiciones varias, los vehículos o repuestos que se importen o ensamblen debían cumplir con las condiciones mecánicas de

²⁶ El artículo 15 de la ley 15 de 1959 señala que los contratos de trabajo verbal o escrito de los choferes asalariados del servicio público serían acordados con la empresa respectiva, empero, para el pago de salarios, prestaciones e indemnizaciones las empresas y los propietarios de los vehículos, sean socios o afiliados, serían solidariamente responsables (*Diario Oficial*, 1959, p. 1).

comodidad y seguridad según el reglamento nacional de tránsito, proceso en el que se tendría en cuenta al Ministerio de Desarrollo Económico, el Instituto de Comercio exterior y las entidades delegadas para la importación de vehículos y repuestos, que también debían acomodarse a las necesidades de cada región (*Diario Oficial*, 1970, p. 6).

Con la creación del Estatuto Nacional de Transporte, el Estado pudo intervenir en el funcionamiento de las empresas de transporte, las cuales tenían una deficiente organización interna y falta de administración, dado que no existía normativa que permitiese una regulación en dicha actividad económica.

Aunque el reglamento tuvo la finalidad de organizar las empresas de transporte de forma interna, así como de intervenir en su gestión, los contenidos de algunas normas implícitas en el estatuto eran laxas en ciertos aspectos como la forma de vinculación de vehículos, conductores y pago de salarios. Si bien, el Intra velaba por el cumplimiento de este reglamento en cuanto a la constitución de las empresas y de la adjudicación de recorridos, no contaban con una propuesta de control que asegurase que dichas empresas siguieran cumpliendo a cabalidad lo estipulado en la ley.

1.2. El Código Nacional de Tránsito Terrestre

Para el mismo año en el que se aprobó el Estatuto Nacional de Transporte Terrestre Automotor, el 4 de agosto de 1970 se aprobó el Código Nacional de Tránsito Terrestre en ejercicio de las facultades otorgadas al Presidente de la República según la ley 8 de 1969, que estuvo vigente hasta el 13 de diciembre del 2002 (*Diario Oficial*, 1970, p. 1).

La estructura del código, contaba con cinco títulos: 1) disposiciones generales y contó con dos capítulos; 2) normas de admisión al tránsito y contó con cuatro capítulos; 3) Normas

de comportamiento en el tránsito y contó con trece capítulos; 4) faltas y sanciones, que contó con diez capítulos, 5) vigencia del código.

El título 1 correspondiente a las disposiciones generales, define que las normas presentes en dicho código regirían al territorio nacional y se encargarían de regular la circulación de peatones, animales y vehículos por vías públicas y privadas abiertas al público. Para la explicación del reglamento se incluyeron definiciones de elementos que hacen parte del tránsito y el transporte como: acera, andén, agente de circulación, automóvil, bicicleta, autobús, buseta, calzada, calle, camión, capacidad (de pasajeros y carga), chasis, cuneta, modelo, microbús, parqueadero, pasajero, usuario, sardinel, sobrecupo, señal de tránsito, vehículo, zona escolar y zona rural (*Diario Oficial*, 1970, p. 1).

Al plantear estas definiciones, se enunciaron a las autoridades que intervendrían en el tránsito como: el Ministerio de Obras Públicas; el Instituto Nacional de Transporte; las direcciones de tránsito de carácter departamental, distrital, intendencial y comisarial; los alcaldes municipales e inspectores de policía; las secretarías, departamentos e inspecciones municipales de tránsito y la Policía Nacional en sus cuerpos especializados de policía vial y policía urbana de tránsito.

Para el análisis del tránsito terrestre, el gobierno nacional estaría asesorado por el Consejo Superior de Tránsito Terrestre conformado por el ministro de obras públicas, un representante del Ministerio de gobierno, el jefe del Departamento Administrativo de Seguridad, el director general de la Policía Nacional o delegado, el director general de aduanas, un representante del presidente de la República y el director del Intra nacional. Los agentes de tránsito serían los encargados de velar por la aplicación del código y la policía vial, en carreteras nacionales, departamentales y municipales según su jurisdicción.

El gobierno nacional tendría adscrito funciones relacionadas con la expedición de licencias de conducción y registro de vehículos. Cabe agregar que, el gobierno nacional podía cambiar y asignar funciones sin alterar el origen o destino en el orden nacional, departamental o municipal, así como en los impuestos o contribuciones por concepto de tránsito y circulación (*Diario Oficial*, 1970, p. 1).

El título 2 relativo a las normas de admisión al tránsito, la enseñanza automovilística se impartiría por escuelas de enseñanza o por establecimientos públicos educativos, quienes debían contar con una licencia de funcionamiento otorgada por el Intra a través de su oficina central o regional, que se renovaría cada cinco años. Esta licencia de funcionamiento se otorgaría según el lugar de ubicación, propietario o director de la escuela, clase de vehículos en los que se versaría la enseñanza y debían contar al menos con dos profesores capacitados o instructores de conducción certificados por el Sena²⁷. La licencia de conducción es un documento público de carácter personal e intransferible con validez en el territorio nacional, debía ser expedida por las autoridades de tránsito y nadie podrá conducir ningún vehículo sin llevar consigo dicha licencia. Entre los vehículos que debían contar con licencia de conducción eran: los vehículos de tracción animal, motocicletas con motor de 150 cm³ en adelante, vehículos agrícolas e industriales, automóviles, camperos, camionetas, camiones con capacidad de 8 toneladas, camiones rígidos con capacidad mayor de 8 toneladas, tracto

²⁷ El Servicio Nacional de Aprendizaje se creó mediante el Decreto Ley 118 del 21 de junio de 1957 cuyo objetivo ha sido “brindar formación profesional a trabajadores, jóvenes y adultos de la industria, el comercio, el campo, la minería y la ganadería”. El SENA es una institución de orden nacional, de personalidad jurídica, patrimonio propio e independiente con autonomía administrativa, caracterizada por ofrecer programas técnicos, tecnológicos y complementarios enfocados al desarrollo económico, tecnológico, social a fin de incrementar las actividades productivas de las empresas e industrias para alcanzar una mayor competitividad en el mercado global (Servicio Nacional de Aprendizaje, 2020).

camiones y automóviles de servicio público con capacidad de 10 pasajeros. Los requisitos que se solicitarían para obtener esta licencia eran: contar con la edad exigida (18 años en adelante), saber leer y escribir, demostrar aptitud para conducir el vehículo, tener conocimiento sobre normas de tránsito y seguridad vial, y aprobar el examen físico (medicina general, auditivo y visual) (*Diario Oficial*, 1970, p. 1).

Los vehículos en general, debían someterse a normas de dimensión, peso, condiciones mecánicas, comodidad, seguridad y debían estar dotados con los siguientes mecanismos: dispositivos de enganche para remolcar el vehículo, freno de estacionamiento, dos sistemas de freno independiente, llantas de acuerdo a las especificaciones determinadas por el fabricante, puesto del conductor, asientos para los pasajeros, vidrios de seguridad, espejos, lámparas, limpia brisas, y dispositivos de prevención (dos triángulos o dos lámparas de señal). Todos los automotores, tendrían una placa de identificación en sitio de fácil localización donde figure el fabricante del vehículo, tipo, año de construcción, número de fabricación del chasis, capacidad transportadora y peso permitido por eje. Entre los vehículos definidos se encontraban los vehículos de enseñanza, servicio público, transporte de carga, escolar y de urgencias (*Diario Oficial*, 1970, p. 1).

Las licencias de tránsito son autorizaciones que se otorgan para que un vehículo pueda transitar por el territorio nacional, expedida por una autoridad competente y con previa inscripción en el registro de instrumentos públicos. Las licencias de tránsito son un documento público, en el que se identifica el vehículo, destinación y nombre del propietario inscrito a una placa única nacional. Para otorgar una licencia de tránsito debía contarse con los siguientes datos: clase de vehículo, matrícula, destinación, servicio que se prestaría, domicilio e identidad del propietario, número de placa asignada y previa revisión técnica del

vehículo una vez fuese presentada su solicitud para conocer las condiciones mecánicas e higiene del vehículo (*Diario Oficial*, 1970, p. 1).

El título 3 señala las normas de comportamiento en el tránsito, estableciendo las reglas generales para el conductor y peatón, es decir, la manera en que debían comportarse para no incomodar, perjudicar o afectar a los demás, observando las señales de control de tránsito determinados por el Ministerio de Obras Públicas y las autoridades competentes. En este apartado se detalló la clasificación de las vías (férreas, autopistas, zonas rurales y vías privadas); las señales de tránsito (reglamentarias, preventivas e informativas); y los elementos que intervienen en su regulación (los agentes de circulación, semáforos y señales luminosas). Para los peatones, su tránsito se realizaría por el lado izquierdo fuera del pavimento, respetando las señales de tránsito y cerciorando que no aparezca ningún vehículo que ponga en peligro su cruzamiento. También determinó los comportamientos de los conductores en vehículos (respetar la marcha, entierros y desfiles, ceder el paso de vehículos de comitiva presidencial, cuerpo de bomberos, ejército, policía y ambulancias) y las señales de mano que debían hacerse para cruzar a la izquierda, cambio de carriles, cruce a la derecha y reducción de velocidad.

Las prohibiciones que se establecieron para los conductores fueron: transitar en sentido contrario, maniobras en el retroceso de las vías, vueltas en U, transitar sobre las aceras y zonas de seguridad, adelantar vehículos, frenar bruscamente, disminuir la velocidad, estacionar en andenes, autopistas, vías arteriales, entre otras (*Diario Oficial*, 1970, p. 1).

Sobre las faltas y sanciones señaladas en el título 4, detalla las normas de admisión al tránsito para vehículos de enseñanza, la conducción de vehículos sin licencia, falsificación de licencia de conducción, transito de un vehículo sin protección, transitar sin freno o en

deficientes condiciones mecánicas y conducir un vehículo sin la expedición de placas. También incluye faltas a las normas de tránsito, como aquellas en las que no respetan el tránsito de vehículos y señales de un semáforo. Entre las sanciones estipuladas se encuentra la suspensión de la licencia de tránsito, licencia de conducción e inmovilización de vehículos (*Diario Oficial*, 1970, p. 1).

El título 5 refiere a la responsabilidad del conductor al cometer actividades peligrosas, la no exoneración de esta responsabilidad para personas de derecho público o privado, y en cuanto al demandado, solo sería liberado de esta responsabilidad si fuese por causas extrañas (*Diario Oficial*, 1970, p. 1).

El Código Nacional de Tránsito se conoció públicamente en 1971, al anunciar la prensa local la promulgación del código para regular la circulación de peatones, animales y vehículos por vías públicas y privadas, incluyendo aspectos como el otorgamiento de la placa única nacional, licencias de conducción y potestad suprema del tránsito al Ministerio de Obras Públicas y al Consejo Nacional de Tránsito. En las sanciones penales, se dispuso que “en caso de hechos que puedan constituir infracción penal, la policía de tránsito y la policía vial [tendría] las atribuciones y deberes de la policía judicial, con arreglo al código de procedimiento penal” (*Vanguardia Liberal*, 1971, p. 3).

Una vez promulgado el Código, la prensa realizó aclaratorias sobre los dos elementos normativos aprobados y las diferencias entre cada uno de ellos. El Decreto 1344 de 1970 refiere al Código Nacional de Tránsito Terrestre y el Decreto 1393 al Estatuto Nacional de Transporte Terrestre Automotor, reglamentos que tenían el propósito de separar los términos “tránsito” y “transporte” en el aspecto jurídico. En el aspecto técnico, los reglamentos “son completamente diferentes, pero compatibles e íntimamente ligados”. El término tránsito

concernía a la circulación de peatones, animales y vehículos por vías públicas y privadas, cuyas autoridades interventoras eran el Ministerio de Obras Públicas, el Consejo Superior de Tránsito, las secretarías departamentales, distritales, intendencial y comisarial, los alcaldes municipales o inspectores de tránsito y la policía nacional en sus cuerpos especializados. En el transporte, ésta se define como actividad económica originada por la prestación de un servicio, en la que el transportador que traslada personas, animales o cosas se hace responsable de llevar al sitio contratado, en el tiempo indicado y entregar en buenas condiciones a las personas, animales o cosas encomendadas. Los objetivos que se dictaron en el Estatuto Nacional de Transporte refieren a la regulación del servicio de transporte terrestre en el país, intervenir en la actividad transportista, establecer condiciones y requisitos para la organización y funcionamiento de las empresas dedicadas a esta actividad y fijar normas en relación con las actividades a fines. En efecto, el transporte terrestre automotor origina y hace parte del tránsito al circular por vías públicas, empero la circulación por vías públicas no necesariamente crea el transporte como actividad económica (*Vanguardia Liberal*, 1971, p. 12).

Otra de las dudas que tuvo la ciudadanía concernía a los procedimientos del Código Nacional de Tránsito, dado que existían varios procesos y su misma variedad desorientaría a la ciudadanía. En el artículo 232 “los Inspectores Municipales de Policía y Tránsito y en su defecto los Alcaldes Municipales, los corregidores y los inspectores de policía [conocerían] las faltas ocurridas dentro de su jurisdicción”. Para Bucaramanga, la Alcaldía Mayor comisionó al Inspector Séptimo de la Policía para que ejecutase dicho reglamento, de esta manera la Dirección de Tránsito ya no le competía resolver estas infracciones o accidentes. Sobre las infracciones, los agentes de policía una vez hayan elaborado el croquis y asignado

la multa según el accidente, debía entregarlo a la autoridad policiaca para que la inspección séptima otorgase la sanción correspondiente (*Vanguardia Liberal*, 1971, p. 8).

El Código Nacional de Tránsito solo se dio a conocer en Bucaramanga hasta 1974 con la preparación de una campaña de seguridad vial. Según el director de la Dirección de Tránsito²⁸ Aquiles Torres Bretón, estas normativas serían incluidas en una cartilla adicionando aquellas que reglamenta el servicio de transporte para facilitar la comprensión de los deberes y señales que debían tener presente los conductores para la prestación de un buen servicio de transporte (*Vanguardia Liberal*, 1974, p. 3).

Tal como surgió el Estatuto Nacional de Transporte, el Código Nacional de Tránsito fue creado con el propósito de regular el tránsito terrestre en el territorio nacional, nombrando a las autoridades que se encargarían de esta función y la imposición de multas y sanciones a conductores que no cumpliesen con las normas establecidas y documentos solicitados para la conducción. Parte de la finalidad con la que el gobierno nacional aprobó dicho reglamento respondía a la necesidad de reducir los altos índices de accidentalidad en vehículos y autobuses de servicio urbano y verificar las condiciones técnico mecánicas de los automotores. Aunque el Código Nacional de Tránsito se presentó en 1970, éste solo se puso en vigencia en 1974 mediante una campaña de seguridad vial, con la que se informarían las nuevas normas a cumplir y las sanciones o multas que impondría la policía vial.

²⁸ De acuerdo a la reseña histórica de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, la Dirección de Tránsito de Santander (DTS) había sido establecida desde 1936 por iniciativa de la Asamblea Departamental que funcionaba dentro de la Gobernación del departamento cuya organización era básica y que se modificó al incrementar su gestión administrativa, personal y parque automotor (Basto León, 2013). No obstante, mediante el Acuerdo Municipal 040 de 1972, dicha dirección se modificó al anunciarse la creación de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga (DTB) y su descentralización de la Dirección de Tránsito de Santander (Dirección de Tránsito de Bucaramanga, 1993: 1).

1.3. Entidades estatales y descentralizadas del Transporte Público Urbano

Las entidades estatales y descentralizadas que estuvieron a cargo de la regulación del TPU correspondieron al Ministerio de Obras Públicas y Transporte, el Ministerio de Minas y Energía y el Instituto Nacional de Transporte. El Ministerio de Obras Públicas y Transporte estuvo a cargo de la actividad transportadora a nivel nacional en 1976; el Ministerio de Minas y Energía, entidad a la que se delegó el control de los precios de los combustibles; y el Instituto Nacional de Transporte, entidad descentralizada que se facultó para aplicar el estatuto de transporte, clasificar las empresas y autorizar la prestación del servicio a nivel local y nacional. Para la explicación de cada entidad se tuvo en cuenta aspectos como: creación, funciones, organización, desarrollo y gestión.

El Ministerio de Obras Públicas y Transporte

El Ministerio de Obras Públicas y Transporte fue la entidad estatal que intervino en el TPU mediante la participación en problemáticas que se relacionaron con los reajustes en las tarifas de servicio y combustibles. Posteriormente, con su cambio de denominación acogió el sector del transporte en todas sus modalidades, incluyendo la elaboración de políticas integrales para la actividad transportista.

El Ministerio de Obras Públicas fue creado mediante el decreto legislativo 7 de 1905, que reemplazaría al Ministerio de Fomento (*Diario Oficial*, 1905). El ministerio había quedado conformado por un ministro, un subsecretario, tres secciones y 17 empleados (Bateman 1986: 397). La construcción de vías departamentales estuvo a cargo de una junta

departamental de obras públicas y las vías municipales, a cargo de las juntas de caminos (Diario Oficial, 1905).

Las funciones que se atribuyeron al Ministerio de Obras Públicas correspondieron a:
1) bienes nacionales, minas, petróleos, patentes de privilegio y registro de marcas de fábrica y comercio; 2) ferrocarriles, caminos, puentes, edificios nacionales y tierras baldías; 3) contabilidad (Bateman, 1986: 397).

En el periodo de 1910 a 1914, se expidió el decreto 1167 del 24 de septiembre con el cual se reorganizó el Ministerio, quedando conformado por un ministro, subsecretario y cinco secciones: 1) negocios generales; 2) vías de comunicación; 3) obras públicas, suministro de herramientas y depósitos, muebles y útiles de escritorio; 4) agricultura, colonización e inmigración; 5) contabilidad, intendencia fluvial, administración de la limpia y canalización del río Magdalena y sus afluencias (Bateman, 1986: 401).

De 1922 a 1926, se aprobaron los decretos 1704 del 13 de diciembre y 1705 del 17 de diciembre de 1923, con los cuales se adscribieron al Ministerio de Obras Públicas los ramos de navegación fluvial, parques y jardines, vías nacionales, puentes, ferrocarriles, cables nacionales, muelles, faros, boyas y los auxilios para obras públicas departamentales y municipales. El ramo de minas se reorganizó mediante el decreto 1707 del 17 de diciembre de 1923 y quedó adscrito al Ministerio de Industria (Bateman, 1986: 404).

Entre 1926 a 1930, se creó una junta asesora del ministerio mediante la ley 23 del 30 de septiembre de 1927, con el propósito de asesorar al gobierno en la celebración de contratos sobre la construcción de carreteras y demás obras que debiesen construirse. Asimismo, se aprobó la ley 55 del 10 de noviembre de 1927 con la que se reglamentaron subvenciones a

las empresas municipales y se autorizó al gobierno para reorganizar el Ministerio de Obras Públicas.

Con el decreto 1307 del 18 de julio de 1928 se reorganizó el ministerio de la siguiente manera: 1) negocios generales y oficina del abogado; 2) reconocimiento de giros, habilitación general de obras públicas y caja del ministerio; 3) contabilidad y estadística; 4) comercial e información; 5) dirección general de ferrocarriles y sección de mecánica; 6) dirección general de navegación, puertos y transporte de carga oficial; 7) dirección general de carreteras y caminos; 8) dirección general de edificios nacionales y 9) dibujo. Junto a este cambio, a través del artículo 5 de la ley 89 de 1928 se creó el Consejo Nacional de Vías de Comunicación, como cuerpo consultivo del Ministerio de Obras Públicas, cuyas funciones se reglamentaron con el decreto 354 del 26 de febrero de 1929 (Bateman, 1986: 405-406).

Álvaro Pachón señala que durante este periodo existía desorganización en la legislación sobre las obras viales y el transporte puesto que promulgaban varias leyes en el año. Esto se vio entre 1916 a 1930 al decretar el Congreso 104 leyes que solicitaban construir nuevas vías, nuevos impuestos, apropiaciones y reclasificación de las carreteras existentes, propuestas que solo buscaban satisfacer los intereses regionales de los congresistas. Según las memorias del ministro de obras públicas, el congreso era la institución encargada de fijar las políticas de transporte y establecer prioridades en la construcción vial, empero cuando el gobierno presentaba planes viales previamente estudiados y consultados por expertos, el congreso aprobaba leyes incoherentes que año tras año se modificaban sin respetar lo propuesto por el gobierno nacional cuyo caos legislativo terminaba en una inapropiada asignación de recursos, mala calidad de las vías y construcción de carreteras poco relevantes (Pachón & Ramírez, 2006: 62-63).

En el lapso de 1930 a 1934 nuevamente es reorganizado el Ministerio en referencia a sus empleados y sin modificación de su estructura mediante el decreto 2075 de 10 de diciembre 1930. Este cambio consistió en dar el carácter de secretarios técnicos a los ingenieros auxiliares del Consejo Nacional de Vías de Comunicación (Bateman, 1986: 407).

De 1953 a 1958 se aprobó el decreto legislativo 3145 del 23 de octubre de 1954, con el que se facultó al gobierno para adjudicar contratos por el sistema de concesión en la construcción de puentes, viaductos, túneles, obras hidráulicas, portuarias, carreteras y autopistas con financiaciones reguladas por las entradas de pagos por pontazgos o peajes (Bateman, 1986: 417-418).

Para el periodo de 1958 a 1966, con base en las facultades extraordinarias conferidas por la ley 19 del 25 noviembre de 1958 y el decreto 1650 del 14 de julio de 1960 se reorganizó una vez más el ministerio. De acuerdo a este decreto, se estableció la dirección del ministerio, oficinas asesoras (técnica, operativa y administrativas) y en cuanto a las dependencias regionales, se hizo una agrupación de organización seccional con el nombre de Distritos Nacionales de Obras Públicas (Bateman, 1986: 420).

Pachón señala como antecedente importante el Informe de la Misión Currie (1952), el cual estuvo encomendado a realizar un plan de reorganización de la rama ejecutiva, determinando fallas tales como: la ejecución administrativa múltiple o falta de delegación eficaz y atribuciones estrictamente gerenciales o ejecutivas puesto que “la congestión de tareas en las juntas era una mala interpretación del sano principio de administración” (Pachón & Ramírez, 2006: 230).

Entre los problemas que identificó la misión fueron: 1) excesivo número de dependencias; 2) rigidez en la organización; 3) falta de mecanismos adecuados y efectivos

para establecer una dirección central ejecutiva; 4) falta de sistemas y prácticas apropiadas para elaborar, dirigir y controlar los programas; 5) los complejos procedimientos de administración y control; 6) la falta de un sistema de servicio civil que atrajera y retuviera al personal más calificado y 7) la organización de los ministerios alrededor de objetivos esenciales, todas las cuales no fueron atendidos y a pesar que solo algunos se intentaron corregir subsisten otros aún (Pachon & Ramírez, 2006: 231).

Desde 1968, se creó un entorno institucional más eficiente, en el que los organismos técnicos del gobierno sufrieron reformas a fondo y lograron incorporar un personal técnico especializado proveniente del exterior. De esta manera, iniciaron los intentos de una seria descentralización del gobierno, en el que las regiones esperaban contar con dependencias no solo con el propósito de generar empleos sino de garantizar una atención más rápida (Pachón & Ramírez, 2006: 232).

Entre 1966 a 1970, se reorganizó nuevamente el Ministerio de Obras Públicas mediante el decreto 151 del 1 de febrero de 1967, con el que se suprimió la dirección del ministerio, la junta de licitaciones, contratos, precios unitarios, y se reorganizaron las ramas de ingeniería, conservación, administración y relaciones laborales (Bateman, 1986: 422).

En este periodo a cargo del presidente Carlos Lleras Restrepo (1966-1970), se efectuaron tres grandes proyectos: creación del Fondo Vial Nacional, impulso a la industria

automotriz²⁹ y la ejecución de una reforma constitucional en la planificación económica³⁰. Durante esta administración, el Presidente Lleras nombró una comisión de expertos para redactar una reforma constitucional, cuyo objetivo era reforzar el poder ejecutivo en el manejo económico del país, refinar los mecanismos de planeación y establecer la figura de emergencia económica (Sanín, 2008: 383).

Sanín señala que el establecimiento de procesos fiscales en la planificación económica, era el punto más difícil puesto que los congresistas no estaban a favor a despojar su intervención en la asignación de partidas presupuestales, lo que les permitía mantener su influencia sobre el electorado. Respecto a las obras públicas, la reforma permitía crear mecanismos para su planificación y al ser una iniciativa del gobierno “chocaba con los intereses regionalistas, detrás de los cuales se parapetaban las maquinarias políticas, que Lleras Restrepo, siguiendo en estos sin duda al Duverger³¹, denominaba “clientelismo” (Sanín, 2008: 387).

En 1968 se aprobó el decreto 770 del 24 de mayo con el cual se creó el Instituto Nacional de Transporte, encargado de dirigir y ejecutar la política del transporte terrestre y

²⁹ Sanín, quien explica el proceso de ensamblaje de vehículos en Colombia, plantea que en 1960 ya se tenía presente el pensamiento de la CEPAL y se consideraba que, para alcanzar el desarrollo económico, lo conveniente era el establecimiento de industria locales capaces de sustituir importaciones para aumentar el porcentaje de insumos nacionales (llantas, pintura, cojinería y producción de autopartes) y generar empleo. Ante esta iniciativa el Instituto de Fomento Industrial escogió una empresa automotriz que se hiciese presente en el país y fuese encargado del ensamblaje, integración y fabricación de automóviles populares, cuyo ganador fue la Régie Nationale des Usines Renault. Una vez instalada la fábrica en Envigado se instauraron dos ensambladoras más (Colmotores, CCA y Sofasa) (Alvear Sanín, 2008: 391-393).

³⁰ El Estado intervino en el desarrollo económico proporcionando importancia a la industrialización hasta 1974, lapso en el que la economía tuvo tendencia a la desindustrialización, cuyas causas se debieron al proceso de globalización y liberación económica (Kalmanovitz, 2010: 209).

³¹ El politólogo francés Maurice Duverger señala que, en países de Oriente, Medio Oriente, África, América Latina y de Europa central, los grupos políticos son “clientelas” agrupadas alrededor de un personaje influyente, clanes constituidos alrededor de una familia “feudal” o “camarillas” reunidas por un jefe militar (Duverger, 1957 : 33).

se aprobó el decreto 213 del 18 de febrero de 1971, con el que fijaron las funciones del Consejo de Tránsito Terrestre creado por el Código Nacional de Tránsito, presidido por el Ministro de Obras Públicas y con secretaría ejecutiva a cargo del Instituto Nacional de Transporte (Bateman, 1986: 422-423).

Por último, para el periodo de 1974 a 1978, se reestructuró el Ministerio de Obras Públicas mediante el decreto 154 del 27 de enero de 1976, pasando su denominación a Ministerio de Obras Públicas y Transporte, integrado por siete direcciones: construcción de carreteras, operativa, navegación, y puertos, inmuebles nacionales, valorización y peaje, comercial y financiera, relaciones industriales y las oficinas de planeación, jurídica, organización y métodos (Bateman, 1986: 424).

Durante la década de 1970, teniendo en cuenta el constante proceso de reorganización del Ministerio de Obras Públicas y su cambio a Ministerio de Obras Públicas y Transporte, la entidad estuvo encargada de tratar las alzas en los precios de los combustibles dado que no habían delegado estas funciones al Ministerio de Minas y Petróleos. Posteriormente, con la creación del Ministerio de Minas y Energía, dicha entidad se encargó de tratar esta temática específicamente y el Ministerio de Obras y Públicas y Transporte, mediar las alzas en las tarifas de servicio que solicitaban las empresas con el aumento de los suministros.

De otro lado, el Ministerio de Obras Públicas y Transporte junto al Departamento Nacional de Planeación estuvieron encargados de la realización de un estudio integral con el que se ejecutase una nueva política de transporte que acogiera las diferentes modalidades, efectuar una política de dieselización y reposición de vehículos públicos a fin de mejorar el servicio y evitar aumento en los costos de operación (Departamento Nacional de Planeación, 1975: 42).

El Ministerio de Minas y Energía

El Ministerio de Minas y Energía tuvo una función importante en el TPU de Bucaramanga durante la década de 1970, al haber sido la entidad estatal encargada de mediar los aumentos en los precios de combustibles, insumo indispensable para los transportistas en la prestación del servicio de transporte urbano.

El Ministerio de Minas y Petróleos se creó mediante el decreto 968 del 18 de mayo en 1940, con el objetivo de forjar un desarrollo de la industria petrolera y minera, a fin de imponer el gobierno nacional un cuidado especial para la defensa de la riqueza mineral nacional y su mejor aprovechamiento, funciones que necesitaban un órgano administrativo especializado. Una vez creado el ministerio, se adscribió al Consejo de Economía Nacional, motivo por el que el Ministerio de Economía añadió un representante para intervenir directamente en el desarrollo de los planes de fomento agrícola e industrial y cooperar entre las fuerzas productoras del país y los órganos de administración pública (*Diario Oficial*, 1940).

Varias entidades se habían encargado de la gestión minera y de petróleo antes de la creación del Ministerio de Minas, los cuales fueron: Ministerio de Hacienda, Ministerio de Trabajo, Ministerio de Obras Públicas, Ministerio de Economía, Ministerio de Industria, Ministerio de Trabajo y Ministerio de Fomento (Ministerio de Minas y Energía, 2008: 14).

Parte de la creación de dicho ministerio se debió a la crisis económica que atravesaba el país a razón de la segunda guerra mundial, llevando al presidente Eduardo Santos (1938-1945) a priorizar y solventar los problemas de dicha crisis ofreciendo una atención especial

a esta industria, aprobando de este modo la creación del Ministerio de Minas y Petróleos (Ministerio de Minas y Energía, 2008: 28).

En el lapso de 1949 a 1951, mediante el decreto 1155 del 26 de abril de 1949 se adscribieron funciones relacionadas con la inspección de la explotación de minas de esmeralda en Muzo, yacimientos calcáreos en Puerto Berrio, concesión minera en el río Tamaná (Novita) y la concesión de calizas en San Francisco (Putumayo). Posteriormente, se aprobó el decreto 481 del 25 de febrero de 1952, con el que se incluyó la función de fijar los precios de la gasolina y productos derivados del petróleo (Ministerio de Minas y Energía, 2008: 30).

Al aprobarse el decreto 3161 del 26 de diciembre de 1968, el Ministerio de Minas y Petróleos adoptó la política de exploración, explotación, transporte, beneficio, transformación, distribución y producción de minerales, hidrocarburos y sus derivados, así como en actividades de tipo técnico, económico, jurídico, industrial y comercial relacionado con el aprovechamiento de los recursos naturales no renovables (Ministerio de Minas y Energía, 2008: 34).

Entre 1974 a 1975, el Ministerio de Minas y Petróleos pasó a denominarse Ministerio de Minas y Energía con la aprobación del decreto 636 de abril de 1974. Con el cambio de denominación, se adscribieron establecimientos públicos y se vincularon empresas industriales y comerciales del Estado, adicionando la responsabilidad de proponer y adelantar una política sobre “generación y transmisión, interconexión, distribución y establecimiento de normas técnicas en materia de electricidad y, en general sobre todas las actividades técnicas, económicas, jurídicas, industriales y comerciales relacionadas con el

aprovechamiento [integrando] los recursos no renovables y la totalidad de las fuentes energéticas del país” (Ministerio de Minas y Energía, 2008: 35).

Por último, en el periodo 1975 a 1984, se aprobó el decreto 2301 del 28 de octubre con el que se agregaron al ministerio funciones relacionadas con la realización de investigaciones geológicas, exploraciones técnicas, estudios económicos, censos, prestación de asistencia técnica en investigaciones económicas, decidir sobre proyectos de inversión, fijar volúmenes, precios de venta y velar por el medio ambiente y el balance ecológico en el orden internacional, nacional y regional (Ministerio de Minas y Energía, 2008: 37).

Durante la década de 1970, el Ministerio de Minas y Energía estuvo encargado de solucionar la escasez de petróleo en el país; la ejecución de medidas entorno a este recurso como la nacionalización del petróleo y la elaboración de una política petrolera junto a Ecopetrol. Posteriormente, con el acaecimiento de los shocks petroleros, el Ministerio de Minas puso en marcha un plan energético con el que se reajustaron los precios de los productos derivados del petróleo al precio internacional del crudo y la implementación de medidas de racionamiento energético, así como la importación del mismo recurso (Departamento Nacional de Planeación, 1979: 3-12).

El Instituto Nacional de Transporte (Intra)

El Instituto Nacional de Transporte fue la institución que estuvo encargada de la organización y funcionamiento del transporte público urbano, asesorar a las empresas en los requisitos exigidos por el estatuto para la aprobación de su participación en la prestación del servicio y velar por su cumplimiento en el territorio nacional.

Según el decreto 770 de 1968, se creó el Instituto Nacional de Transporte como establecimiento público, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y dotada de personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio (*Diario Oficial*, 1968)

Las funciones que se asignaron al Instituto Nacional de Transporte fueron: 1) ejecutar una política de Estado en materia de transporte terrestre, fluvial y de cabotaje; 2) efectuar estudios técnicos y económicos para orientar la distribución de equipos, establecer condiciones de oferta y demanda en las diferentes modalidades del transporte; fijar las tarifas, rutas y horarios a las empresas de transporte; comprobar los costos de operación; señalar las zonas regionales para desarrollar su política a fin de garantizar una eficaz prestación del servicio; 3) fomentar la mejor prestación del servicio y la creación de organismos de economía mixta para vincular el interés de entidades públicas a la institución; 4) determinar con previos estudios las necesidades del transporte terrestre, fluvial y de cabotaje, así como recomendar a la Superintendencia de Comercio Exterior, los volúmenes de importación o producción de equipos para garantizar la actualización del parque automotor. Para ello, el Intra fijaría las necesidades y prioridades de las distintas modalidades del servicio de acuerdo a los planes de desarrollo económico y social; 5) fijar los reglamentos, coordinar y vigilar las diferentes modalidades del transporte público; 6) otorgar y cancelar autorizaciones para utilizar las vías públicas por parte de las empresas de transporte público; 7) otorgar licencias de funcionamiento a las empresas de transporte público, fluvial y cabotaje en conformidad con la ley y normas que adopte el gobierno; 8) colaborar con el Ministerio de Trabajo en estudios sobre la situación laboral de los conductores y preparación de una política gubernamental para garantizar a los trabajadores mejores condiciones económicas y sociales. 9) establecer retenes, controlar la operación de básculas y terminales de transporte; 10) hacer

cumplir el Estatuto Nacional de Transporte; 11) coordinar con las autoridades correspondientes los servicios de transporte férreo, automotor, fluvial y cabotaje y 12) aquellas que desempeñaba el Ministerio de Fomento en el campo del transporte (*Diario Oficial*, 1968, p. 4).

El Instituto Nacional de Transporte estaba dirigido y administrado por una junta directiva, un director general y funcionarios que se encargarían de determinar los estatutos que aplicaría la institución. La Junta directiva estuvo integrada por el ministro de obras públicas (quien la presidía), el Ministerio de Comunicación, el presidente de la Corporación Financiera del Transporte, el Jefe del Departamento Administrativo de Planeación, el Gerente de Ferrocarriles Nacionales y un delegado del Presidente de la República. Sobre esta junta directiva, sería el organismo superior del Instituto Nacional de Transporte y expediría los reglamentos de dicha actividad. Con la aprobación del gobierno, el Intra también podía delegar en organismos oficiales y públicos para el cumplimiento de los estatutos encomendados cuando fuese conveniente (*Diario Oficial*, 1968).

Al crearse el Intra, la División de Transportes del Ministerio de Fomento quedaría suprimido una vez estuviese establecida la organización interna y asumiera las funciones que le correspondiesen (*Diario Oficial*, 1968).

Parte de la creación del Intra se debió a la necesidad de intervenir el Estado de forma directa en actividades que de una u otra forma estuviesen afectadas en la prestación de un servicio de transporte. De acuerdo a lo manifestado por la prensa *Vanguardia Liberal*, dicha acción intervencionista fue considerada por el gobierno nacional a razón de encontrarse en una “situación vigilante”, expresada como “un ser impasible que contemplaba el libre juego del sistema de la libre empresa”, condición que permitió notar los descalabros económicos

que el sistema manejaba y que venía siendo empleando desde el siglo pasado. De esta manera, el Estado se vio en la necesidad de tomar atribuciones directas en el desarrollo económico y el desplazamiento de la economía privada a la estatal, surgiendo un Estado como supremo rector de la actividad transportista, establecido en el artículo 32 de la Constitución Nacional, en el que se autorizaba la intervención del Estado en los servicios públicos como el sector transporte (*Vanguardia Liberal*, 1971, p. 12).

Tabla 1. Directores del Intra Nacional (1970-1980)

Año	Mes de Nombramiento	Directores
1970	Enero	Antonio J. Bernal
1970	Noviembre	Rubiel Valencia Cossio
1974	Mayo	Armando Echeverry Jiménez
1975	Octubre	Fabio Rodríguez González
1979	Marzo	Jorge Enrique Franco

Fuente: *Vanguardia Liberal* (1970-1980)

De acuerdo a la Tabla 1, se pudo notar que durante la década de 1970 el Instituto Nacional de Transporte contó con cinco directores que estuvieron a cargo de la dirección central, cuya duración en el cargo no estuvo acorde a un tiempo propuesto sino a la presentación de renuncias por parte de los mismos delegados.

Una vez creado el Intra, Antonio J. Bernal director nacional del instituto, asesores y técnicos viajaron a Bucaramanga en 1970 para dialogar junto a los representantes del transporte de carga, servicio urbano e intermunicipal, sobre los alcances, políticas y planes prospectados. Estas reuniones iniciaron en compañía del alcalde municipal Gonzalo Jiménez

Navas y representantes de las empresas de transporte con el propósito de estudiar y evaluar la nueva política del Intra (*Vanguardia Liberal*, 1970, p. 1).

Conociendo la estancia del director del Intra en Bucaramanga, los transportistas entregaron un memorando solicitando soluciones a problemas que afrontaba esta actividad, entre las mencionadas, la necesidad de aumentar las tarifas de servicio y corregir la saturación de rutas puesto que funcionaban 21 recorridos en total, obligando al usuario a recorrer varios barrios antes de llegar a su destino. De otro lado, con la propuesta de unificar las empresas de transporte, el gremio transportista declaró que dicha proposición no había sido acogida entre las empresas, al considerarse que no obtendrían ningún beneficio creando una empresa que agrupara 540 autobuses y que posteriormente, una vez consolidada, el Intra permitiera la proliferación de otras compañías competidoras. Por último, los transportistas señalaron que sería de gran beneficio la descentralización del transporte solo si las juntas locales estuviesen integradas por personas ajenas a organismos oficiales a fin de concebir un comité independiente sin injerencias políticas (*Vanguardia Liberal*, 1970, p. 1).

Con la presentación del nuevo director del Intra, así como las problemáticas que debía afrontar esta institución, se procedió al nombramiento de siete dependencias junto a sus respectivos directores por regional: Antioquía, Hugo Ramírez; Atlántico, León Chávez; Norte de Santander, Luis Vicente Silva; Santander, Antonio Rodríguez Santamaría y Tolima, Luis Alberto Díaz (*Vanguardia Liberal*, 1970).

Algunas de las acciones que llevaría a cabo el Intra en la regional Santander era limitar la capacidad transportadora en automotores inferiores al modelo 60 y solicitar el óptimo funcionamiento en vehículos destinados al servicio público, cuyas condiciones mínimas de seguridad eran: funcionamiento correcto de la dirección, el freno principal y auxiliar, luces

generales, buen estado y tamaño del espejo retrovisor, limpia brisas, escape del gas al interior, buena condición de visibilidad para el conductor y contar con el equipo de carretera (*Vanguardia Liberal*, 1971, p. 15).

Otro cambio que efectuó el Intra regional en Santander fue la realización de un inventario de las empresas de transporte de carga y pasajeros que estuviesen funcionando en los municipios de Barrancabermeja, Málaga, San Gil, Vélez y Bucaramanga. Este inventario debía contar con información referente a rutas, número y estado de los vehículos por empresa, nivel de servicio ofrecido, oferta y demanda del servicio, volumen de pasajeros y carga transportada diaria, mensual y anual, además de determinar el kilometraje entre terminales, tiempo de viaje y tráfico promedio en la zona, todo lo cual, una vez procesados los datos serían de utilidad tanto al Intra como al viajero (*Vanguardia Liberal*, 1971, p. 12).

El Intra seccional Santander se situó en la Carrera 18 #33-60 en Bucaramanga (*Vanguardia Liberal*, 1971, p. 8) y se inauguró el 29 de abril de 1971, evento al cual asistieron el ministro de obras públicas, el director general, secretario y subdirector del Intra nacional (*Vanguardia Liberal*, 1971, p. 10).

El propósito del inventario que realizó el Intra regional era reglamentar el transporte de carga, el servicio de taxis, el servicio de pasajeros en autobuses, busetas, microbuses y proceder a la firma de contratos de trabajo con los conductores para eliminar el sistema con el que se vinculaba al propietario del autobús³², cuya jornada de trabajo no sería superior a

³² Analizando el caso del transporte público urbano en Bogotá, Montezuma señala que la dispersión de la propiedad y la lógica de explotación entre el vehículo y el conductor, así como las formas de contratación y remuneración (contrato verbal o destajo) denominaron al servicio por parte de especialistas como trabajo informal, cuyo funcionamiento era de organización formal dictada por organismos del Estado, pero la gestión y explotación era de carácter informal, asegurada por propietarios de vehículos y conductores. Aunque se considerase el servicio como informal, transportistas lo señalaban como rentable al reducir los costos y

diez horas y en el caso de las rutas largas, los conductores realizarían relevos. Las tarifas de servicio se fijarían bajo un sistema racional para el transporte urbano, intermunicipal, interdepartamental y taxis, y para el transporte de carga se efectuaría bajo el sistema de oferta y demanda (*Vanguardia Liberal*, 1971, p. 1).

Respecto a las gestiones que debían realizar las empresas de transporte y propietarios de vehículos con el Intra, el estatuto de transporte autorizaba la gestión de trámites directamente ante las autoridades de transporte (*Vanguardia Liberal*, 1971, p. 7). Entre los tres procedimientos más importantes a realizar correspondían al: 1) otorgamiento de rutas (en caso de contar con alguna ruta disponible y la empresa autorizada contara con seguridad y condiciones para la prestación del servicio); 2) desvinculación de una empresa cuando aún no tuviese vencidos los contratos de vinculación (la cual debe contar con la petición del dueño del vehículo y las razones de la empresa); 3) imposición de sanciones (a la empresa o persona natural de acuerdo a las infracciones citadas en la normativa del transporte) (*Vanguardia Liberal*, 1972, p. 7).

El Intra Santander culminó el estudio y calificación de las empresas de transporte en 1972 entregando las licencias a las diferentes empresas existentes. De las 36 compañías que funcionaban en Santander, 35 cumplieron con los requisitos excepto la Empresa Florencia

aumentar la explotación tanto del conductor como del autobús al máximo. Por ello, mediante el tipo de contratación desarrollado en el sistema, las relaciones laborales y las condiciones de trabajo habían llevado a los conductores a trabajar en condiciones precarias y al empleo de prácticas poco ortodoxas para rentabilizar los recorridos. Para lograr una gran cantidad de pasajeros, a los conductores se les pagaba de acuerdo a la cantidad de usuarios transportados (al destajo), por lo que el chofer recurría a reducir las condiciones de comodidad y calidad del servicio, así como prolongar las horas de trabajo y reducir los días de descanso para lanzarse a la caza de pasajeros y lograr una remuneración adecuada (Montezuma, 1996: 147-148).

S.A., las cuales se organizaron de acuerdo a las clases A, B y C, de mayor a inferior eficiencia (*Vanguardia Liberal*, 1972, p. 3).

Entre las problemáticas que debió afrontar el Intra durante el proceso de intervención en la organización de la actividad transportista refirió a la falsificación de “licencias provisionales” a gran escala en Bogotá, Barrancabermeja, Pereira, Cali y Bucaramanga (*Vanguardia Liberal*, 1973, p. 10) y la reestructuración interna de la seccional, para el que se crearon dos unidades operativas enfocadas a la organización y clasificación de empresas de transporte en sus modalidades, control de vehículos según la demanda de servicio, fijación de tarifas, otorgamiento de rutas, horarios y fijación de la jornada de trabajo para conductores. Parte del propósito era dar apertura y participación tanto a las empresas como a los dueños de los vehículos, todo lo cual dio un golpe al sistema artesanal de afiliación y convirtiendo en socios a los afiliados (*Vanguardia Liberal*, 1973, p. 10).

Otro aspecto en el que intervino la seccional del Intra se refirió a la organización de recorridos. Para ello, se propuso un estudio de rutas a cargo de la Universidad Industrial de Santander y en cuanto al parque automotor, la división de regulación y control realizaría una evaluación sobre la expedición de tarjetas de operación para los vehículos de servicio público (*Vanguardia Liberal*, 1973, p. 11).

La seguridad vial comenzó a examinarse en 1974, al instalarse una junta nacional conformada por todos los directores regionales del Instituto Nacional del Transporte a causa del aumento de índices de accidentalidad en varios departamentos del país. El objetivo de dicha junta era evaluar los programas propuestos por cada oficina regional incluyendo otros temas como el transporte de productos agrícolas y piratería (*Vanguardia Liberal*, 1974, p. 1).

En el proceso de asignación de cargos, el Intra Santander y la Dirección de Tránsito sostuvieron dificultades a razón de la falta de delimitación de funciones entre los dos organismos. Esta problemática surgió debido a los altos índices de accidentalidad en autobuses de servicio público lo que causó una mala imagen al instituto por parte de la ciudadanía. Ante este contexto, el director del Intra regional Antonio Rodríguez Santamaría, envió un comunicado a la Dirección de Tránsito, resaltando las funciones que debían cumplir según el Código Nacional de Tránsito, que define a estas autoridades como las encargadas de determinar el correcto estado mecánico de los autobuses, permitiendo mediante la vigilancia y control la inmovilización del vehículo hasta repararse. Por su parte, el director del Intra Santander señaló que las modificaciones de las frecuencias impuestas a las empresas de transporte urbano se debieron a las solicitudes de los usuarios, lo cual había dado como resultado sanciones permanentes a las empresas de transporte, empero mientras se mantuviese el exceso de velocidad, el deficiente estado de los vehículos y sobrecupo, esta problemática continuaría (*Vanguardia Liberal*, 1975, p. 3).

En respuesta a lo enviado por el director del Intra Santander, el Director de Tránsito Aquiles Torres Bretón, señaló que la entidad había cumplido estrictamente con los fines por los cuales la institución había sido creada. La revisión de vehículos, velocidad y exceso de pasajeros se habían cumplido en la ciudad, cuyas sanciones y multas aprobadas estaban registradas en los informes de actividades que anualmente entregaba la dirección desde 1972. De otro lado, la inconformidad de los usuarios respondía a los problemas que habían tenido sobre las frecuencias, las cuales eran demasiado largas, principalmente aquellas que se dirigían hacia el sur de la ciudad, inconvenientes que pudieron haber sido solucionados a

través de la limitación de funciones tanto del Intra como de la Dirección de Tránsito y de esta forma, las dos entidades tuviesen una coordinación (*Vanguardia Liberal*, 1975, p. 1).

Otros cambios que efectuó el Intra regional, correspondió a la modificación de las tarifas para expedición de licencias de conducción, placa única nacional, licencias de tránsito y tarjeta de operación (*Vanguardia Liberal*, 1975, p. 1). Del mismo modo, promovieron campañas de seguridad vial y prevención de accidentes mediante la organización de charlas sobre la importancia del tema, análisis de las causas de los accidentes de tránsito y factores que intervienen en el campo humano (*Vanguardia Liberal*, 1975, p. 1).

Para 1976, el director del Intra Santander solicitó al Congreso Nacional la aprobación de facultades extraordinarias para que a partir de la dependencia oficial se procediera a una reorganización de las dependencias regionales y de esta manera ejecutar de forma completa la política de transporte. Parte de la iniciativa respondía a las limitaciones presupuestales y la división de funciones que existía entre las dependencias departamentales, en la cual el Intra no tenía ninguna intervención (*Vanguardia Liberal*, 1976, p. 6). Esta propuesta de descentralización financiera y administrativa se mantuvo hasta 1979, al atribuir Fabio Rodríguez González director nacional del Intra, que dicha dependencia nacional se convertiría en una entidad inoperante al trasladarse todos los tramites a nivel regional (*Vanguardia Liberal*, 1979, p. 3).

De acuerdo a la Tabla 2, durante la década de 1970, el Intra seccional Santander contó con ocho directores en su totalidad, los cuales estuvieron en el cargo entre 1 a 2 años, cuyos cambios fueron conocidos mediante la presentación de renunciaciones irrevocables por parte de los mismos encargados, cuyas razones respondían al ofrecimiento de cargos en otras instituciones, problemas de salud y cambio de residencia en otros países.

Tabla 2. Directores del Intra Regional Santander en Bucaramanga (1970-1980)

Año	Mes de Nombramiento	Directores
1970	Noviembre	Antonio Rodríguez Santamaría
1973	Junio	Hernando Rueda Rueda
1974	Septiembre	Antonio Rodríguez Santamaría
1975	Diciembre	Carlos Augusto Trujillo Rey
1978	Octubre	Iván René Valencia Ruiz
1979	Mayo	Fabio Tamayo
1979	Junio	Álvaro Ortiz Cala (Suplente)
1979	Junio	Iván René Valencia Ruiz

Fuente: *Vanguardia Liberal* (1970-1980)

El Intra surgió de la necesidad por parte del gobierno nacional de intervenir en la actividad transportista al encontrarse en una situación vigilante ante el juego del sistema de la libre empresa que se manejaba anteriormente. Con la creación del Intra y el funcionamiento de las dependencias regionales, así como de la aprobación del estatuto nacional de transporte se reorganizaron internamente las empresas de transporte urbano a fin de mejorar el parque automotor, los recorridos, el servicio y las relaciones laborales entre la empresa y conductores, no obstante, el Intra no contó con un plan de evaluación para certificar que las empresas mantuviesen una eficiencia en el servicio además de la persistencia de problemáticas relacionadas con la delimitación de funciones entre la Dirección de Tránsito y la falta de recursos.

1.4. Las empresas de transporte, su clasificación y autorización

De acuerdo al Estatuto Nacional de Transporte con el cual el gobierno nacional y el Intra intervinieron en el servicio de transporte público, inicialmente estuvieron en la obligación de organizar y asesorar a las empresas de transporte para ser clasificadas de acuerdo a sus

critérios y a partir de estos, determinar las áreas de operación, rutas, niveles y fijar las condiciones del servicio (*Diario Oficial*, 1970, p. 6).

Para el transporte público siguiendo su radio de acción, el servicio correspondería al urbano visto que la prestación se realizaría dentro de un municipio o de un área metropolitana como sería la ciudad de Bucaramanga bajo la modalidad de pasajeros con despacho ordinario y de carácter colectivo, cuyo “contrato se [celebraría] por separado con cada una de las personas que [habrían] de utilizar el vehículo para recorrer parcial o totalmente una o más rutas” (*Diario Oficial*, 1970, p. 6).

Las empresas de transporte público urbano debían estar en condiciones legalmente constituidas y autorizadas por el Intra. Cuando una empresa de transporte no fuese propietaria de todos los vehículos para una adecuada prestación del servicio podía vincular a ella los vehículos de cualquier forma contractual cuya duración debía ser inferior a un año y el parque automotor no podría exceder ni disminuir el número de autobuses autorizados (*Diario Oficial*, 1970, p. 6).

Las empresas de transporte público podían ser clasificadas en categorías A, B y C, de acuerdo a factores como: nivel de organización, grado de participación de los dueños de los vehículos, forma de vinculación de conductores y jornada de trabajo, capacidad económica y financiera, capacidad transportadora, calidad de los equipos e instalaciones, nivel de servicio ofrecido y forma de vinculación de los vehículos no propios. Según esta clasificación, el artículo 18 señala que la jerarquía en las empresas daría lugar al otorgamiento y concesión de rutas, horarios, áreas de operación y demás servicios autorizados (*Diario Oficial*, 1970, p. 6).

El artículo 21 referente a las obligaciones de las empresas, señala que debían poseer un sistema de mantenimiento de vehículos, contratar por sí mismos o contar personal autorizado de conductores sin perjuicio de la solidaridad establecida en la ley 15 de 1959, ostentar la razón social o nombre comercial mediante colores y distintivos para diferenciar los vehículos vinculados a la empresa, contar con tarjeta de operación para los vehículos al servicio de la empresa, servir las rutas y horarios otorgados con frecuencias autorizadas, mantener un seguro para la responsabilidad emanada en el contrato de transporte, expedir tiquetes conforme a la reglamentación, suministrar al Intra datos de la empresa para estudios posteriores, elaborar un reglamento de funcionamiento y aquellos que asigne la ley (*Diario Oficial*, 1970, p. 6).

Las empresas debían contar con licencia de funcionamiento reconocida por el Intra, en el sentido de hallarse en posibilidades de prestar el servicio público de transporte y a partir de su otorgamiento se daría paso a la clasificación de la respectiva empresa. Los autobuses de servicio público vinculados a empresas autorizadas para conducir pasajeros en el área urbana no podían prestar servicio sino dentro de su respectiva área urbana. Sobre el personal de conductores asalariados³³, el artículo 47 señala que las empresas de transporte urbano debía vincularlos de forma directa y en ningún caso la relación laboral podía ser con el propietario del vehículo (*Diario Oficial*, 1970, p. 6).

³³ Montezuma define a los conductores como aquellos individuos que tienen como actividad principal conducir un vehículo de transporte urbano de pasajeros. Este trabajador puede tener o no un contrato laboral, que puede ser remunerado o no por el mismo. De acuerdo a la propiedad del vehículo, los conductores pueden ser: propietarios empleadores, quienes tienen varios vehículos y contratan personas para conducir los autobuses; y los conductores asalariados, quienes brindan su fuerza de trabajo bajo la firma de un contrato fijo o bajo acuerdo verbal, éste último, que puede ser ocasional, cuyo trabajo es temporal y denominado con el término relevadores (Montezuma, 1996: 158).

En el tema de rutas o áreas de operación, el artículo 64 señala que podía ser prestado por empresas de transporte de acuerdo con las clasificaciones que hubiese determinado el Intra. Para determinar el número de horarios en una ruta se tendría en cuenta el estado de comunicaciones de la región, la demanda y oferta de transporte, evitando la duplicidad de rutas dentro de una zona de influencia en función del desarrollo de la región y proyecciones del mismo. Por consiguiente, el Intra podía en cualquier tiempo modificar las rutas y horarios autorizados, así como reestructurar el servicio en las zonas que considerase necesario. El artículo 76 señala que para el otorgamiento de rutas y horarios ya sea por contrato de concesión o permiso debía entregar los siguientes datos: última certificación del parque automotor, croquis de las rutas con indicaciones de distancia, tiempo de viaje, características de las vías, lugares de estacionamiento y horarios solicitados determinando la hora de paso y tiempo de demora (*Diario Oficial*, 1970, p. 6).

Las tarifas o precio por la prestación del servicio debían ser sufragados por los usuarios, el artículo 84 define que éstas serían fijadas por el Intra de acuerdo a los siguientes factores: nivel de servicio ofrecido, longitud de las rutas, condiciones de las vías, costo normal de operación de los equipos y condiciones sociales y económicas del medio en las cuales operarían.

El ensamblaje, fabricación, importación y reparación de vehículos y de repuestos con destino al servicio de transporte, serían asignados de preferencia a las empresas de transporte debidamente organizadas y en el caso de las personas acreditadas como conductores de profesión debían estar vinculadas a la empresa dentro de la cual van a prestar el servicio.

En multas y sanciones, el Intra sería la autoridad encargada de aplicar las multas, las cuales variaban entre 100 pesos a 20.000 pesos dependiendo el caso y de acuerdo a su

gravedad, se cancelaría el permiso para servir rutas o se suspendería la licencia de funcionamiento. Las multas serían impuestas en los siguientes casos: suspensión esporádica e injustificada del servicio, alteración de tarifas, rutas, horarios establecidos, y el despacho de carga sin planilla. Las sanciones aprobadas serían graduales de acuerdo a la gravedad de la infracción y las circunstancias que hayan rodeado el hecho (*Diario Oficial*, 1970, p. 6).

Las normativas que refieren al transporte público según el Código Nacional de Tránsito Terrestre, el artículo 17 define que la licencia de conducción sería el documento obligatorio de carácter personal e intransferible y nadie podría conducir vehículo alguno sin llevar consigo dicho documento, en este caso la conducción de automóviles de servicio público con capacidad mayor de 10 pasajeros. En estos automotores de servicio público, el puesto del conductor y los asientos para los pasajeros debían estar contruidos de modo que ofrecieran las máximas condiciones de seguridad y comodidad, cuyas puertas para el servicio debían ubicarse al lado derecho del vehículo con dispositivos de cierre y ancho efectivo de 60 cm y los autobuses, con una puerta de seguridad para casos de emergencia (*Diario Oficial*, 1970, p. 1).

Tanto la licencia de conducción como la licencia de tránsito son obligatorias puesto que, son autorizaciones que deben contar los conductores para que el vehículo pueda transitar en el territorio nacional expedido por la autoridad competente. En esta licencia se identificaba el vehículo, destinación, placa única nacional con caracteres de permanencia, intransmisibilidad y validez para la nación. En la placa única nacional, debían estar descritas las dimensiones, colores y calidad de la placa, especificaciones determinadas por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (*Diario Oficial*, 1970, p. 1).

En recomendaciones y precauciones para los automotores de servicio público según el capítulo 13, el aprovisionamiento del combustible se hacía con el motor del vehículo apagado y se realizaría antes de presentarse en el lugar de partida de la ruta o en caso de urgencia, los pasajeros abandonarían el vehículo mientras fuese realizado el aprovisionamiento. Se prohibía fumar dentro de los vehículos de servicio urbano y la utilización de radios dentro de los vehículos a volumen que incomodase a los pasajeros (*Diario Oficial*, 1970, p. 1).

En el servicio de transporte público de pasajeros, los vehículos debían transitar con todas las puertas cerradas, ningún pasajero podía ir a la izquierda del conductor, salvo los vehículos diseñados especialmente para ello, y ningún vehículo podía llevar un número de pasajeros superior al cupo señalado en la tarjeta de matrícula a excepción de los niños de brazos incluyendo niños menores de siete años, que serían computados como medio pasajero (*Diario Oficial*, 1970, p. 1).

Los conductores solo podían subir y bajar a los pasajeros por el lado izquierdo, no podían llevar animales ni objetos que incomodasen a los usuarios y cuando el automóvil de servicio público transitara por las calles sin pasajeros, estaba obligado a parar por el carril derecho para recoger a quienes solicitaban el servicio. Los autobuses de servicio público debían llevar las luces interiores encendidas todo el tiempo en que el vehículo estuviese transitando entre las 6:00, 8:00 y 10:00 pm cuando las condiciones de visibilidad lo exigieran y no podrían llevar materiales explosivos, inflamables, corrosivos y venenosos (*Diario Oficial*, 1970, p. 1).

El Artículo 174 establece que los conductores de servicio público de pasajeros no debían admitir a personas en estado embriaguez y cuando algún usuario “profiera expresiones

injuriosas o groseras”, promoviera las riñas o cualquier molestia a los demás pasajeros, el conductor detendría el vehículo y daría aviso a la autoridad más cercana “para que fuerce al perturbador a abandonar el vehículo” (*Diario Oficial*, 1970, p. 1).

En sanciones o multas, el conductor de servicio público colectivo incurriría a una multa de (3) salarios mínimos para aquellos que: 1) circularan con una o varias puertas abiertas; 2) transitar por fuera de los carriles permitidos para su circulación; 3) dejar o recoger pasajeros en sitios distintos a los demarcados por las autoridades (*Diario Oficial*, 1970, p. 1).

El conductor de servicio urbano que transportase pasajeros en la zona comprendida entre la registradora y la puerta de entrada incurriría a una multa de (1) salario mínimo por cada pasajero transportado y cuando el conductor sin causa injustificada se negase a prestar el servicio, su multa tendría un valor de (15) salarios mínimos suspendiendo la licencia de conducción por 6 meses. En caso de competencias entre vehículos de servicio público, debía entregar el vehículo a la empresa para que se efectuase su retención y permitiese imponer la multa correspondiente a (15) salarios mínimos (*Diario Oficial*, 1970, p. 1).

Las sanciones que presenta el código de tránsito de acuerdo al artículo 227 son: 1) multa, 2) suspensión de la licencia de conducción, 3) cancelación de la licencia de conducción y 4) suspensión de la licencia de tránsito (*Diario Oficial*, 1970, p. 1).

Siguiendo el modelo TPU planteado, el cual se encuentra integrado por un marco institucional conformado por entidades estatales como el Ministerio de Obras Públicas y el Ministerio de Minas, así como entidades descentralizadas como el Instituto Nacional de Transporte, la responsabilidad casi total de la organización del transporte público urbano le correspondió al Intra Nacional y seccionales, así como el cumplimiento del Estatuto Nacional de Transporte. Empero, el compromiso se atribuyó posteriormente al Ministerio de Obras

Públicas y Transporte con su cambio de denominación y acogimiento de toda la actividad transportadora en 1976, mientras que el Ministerio de Minas se encargó de los reajustes en el precio nacional de la gasolina.

Si bien, el Código de Tránsito hacía parte del marco institucional, la entidad que se encargó de hacer cumplir el reglamento fue atribuida a la Dirección de Tránsito de Santander, aunque su responsabilidad mantuvo dudas en torno a las funciones que tenía la dirección y las asignadas al Intra seccional.

La reorganización que tuvieron las empresas de transporte urbano permitió que dichas sociedades cumplieren con los principios básicos de administración y con un parque automotor en buenas condiciones. Si bien, las normativas que se exigieron eran requisitos mínimos que debían tener cada empresa de transporte, el estatuto favorecía la afiliación de vehículos bajo cualquier forma contractual, así como de sus conductores, lo que les permitió en cierta medida retornar a las antiguas prácticas que empleaban antes de la aprobación del reglamento. De otro lado, aunque se exigía el buen estado de los autobuses, tanto el Intra como el gobierno no garantizó que esto se cumpliera a cabalidad visto que se mantuvieron retrasos en los pagos de subsidios, que serían invertidos en la reparación o reposición del automotor.

CAPÍTULO 2

El Transporte Público Urbano (TPU)

El siguiente capítulo tuvo como objetivo determinar la composición de un TPU como sistema desde el punto de vista teórico y técnico, integrado por cinco apartados. El primer apartado correspondió al funcionamiento del TPU, especificando los conceptos que intervienen, componentes, tipología, papel y objetivos, marco legal, estructura de las empresas de transporte, servicio, rutas, tarifas y los procesos que intermedian en su gestión como la planeación y evaluación.

Con la caracterización de los elementos que integran el TPU y la noción de cada componente, se logró identificar en el transporte público urbano en Bucaramanga. De esta forma, mediante el reconocimiento cada componente, se pudo notar cómo funcionó en el sistema, su eficiencia y los problemas que presentaron.

A partir de la definición del TPU y su composición, se dio explicación a los componentes que hicieron parte del TPU en Bucaramanga durante la década de 1970, las entidades (estatales-descentralizadas) y las empresas que hicieron parte del sistema. Posteriormente, se describió la organización y los procesos que sostuvo el TPU en Bucaramanga siguiendo el marco normativo y las entidades que intervinieron en este proceso. También se tuvo en cuenta el parque automotor de las empresas de transporte y la importancia que tuvo en la prestación del servicio público a nivel local, añadiendo la importancia de los suministros, tarifas y subsidios en el TPU, los cuales estuvieron interconectados con las externalidades que acontecieron durante el periodo de investigación.

2.1. Funcionamiento del TPU

De acuerdo a las propuestas analíticas se tomaron tres conceptos básicos de interés para este trabajo de investigación que son: transporte público, marco institucional y empresa. Por transporte público, se entiende como el traslado de pasajeros, que provee “un servicio básico a la población a un menor costo y menor impacto por pasajero-kilómetro” (Molinero Molinero & Sánchez Arellano, 1997: 159), los cuales también obedecen a eventos tanto sociales como económicos (Islas Rivera & Zaragoza, 2009: 21), cuya misión debe corresponder a la satisfacción de necesidades relacionadas con la localización y el traslado de personas (Dyckman, 1968: 3-4).

El marco institucional refiere al conjunto de normativas o reglamentos en el que las instituciones y jugadores (North, 1993: 13) participan en un sistema para la prestación de un servicio público como el transporte, y la empresa, como aquella unidad de explotación económica permanente, que cuenta con autobuses y estructura administrativa para efectuar el traslado de personas de un lugar a otro, perteneciente a una persona natural o jurídica (*Diario Oficial*, 1970, p. 6)

Entre los componentes que integran el TPU son: el vehículo (autobús) como unidad de transporte y que en conjunto se describe como parque automotor (Molinero Molinero & Sánchez Arellano, 1997: 14); el usuario, identificado como aquella persona que directamente consume el servicio proveído y que usualmente paga por dicha prestación; el permisionario, como la organización o empresa encargada de proveer el servicio; el gobierno, como el encargado de proveer los elementos regulatorios para que el servicio se preste dentro de ciertas normativas (Jímenez Jímenez, 1996: 159) incluyendo las entidades estatales y descentralizadas que lo representan y la infraestructura, compuesta por todos los elementos

que intervienen en la actividad transportadora (Molinero Molinero & Sánchez Arellano, 1997: 14). El medio ambiente también es de gran importancia debido a que el transporte se desarrolla según las características de cada país y los condicionantes que impone su medio ambiente natural y construido (Jímenez Jímenez, 1996: 39).

El transporte puede ser clasificado según su tipología: el privado (que se presta en vehículos operados por el dueño de unidad); de alquiler (utilizado por cualquier persona que pague una tarifa proporcionada por un operador o chofer) y el público (como aquel sistema de transporte que opera con rutas fijas y horarios predeterminados y puede ser utilizado por cualquier persona a cambio del pago de una tarifa establecida) (Molinero Molinero & Sánchez Arellano, 1997: 8).

El TPU debe tener presente los objetivos del servicio de transporte, es decir, las razones por las que se produce y que deben responder a objetivos económicos, políticos y sociales; y el papel que cumple el servicio de transporte, que refiere a la tarea por el que éste fue creado, cuya función es trasladar a las personas dentro de una ciudad (Jímenez Jímenez, 1996: 163-164).

El Marco legal e institucional está conformada por aquella legislación con la cual se regula y efectúa un control del tránsito y el transporte tanto a nivel nacional como local, especificando a su vez las actividades que las autoridades deben realizar para vigilar y controlar el cumplimiento de las leyes en el transporte (Molinero Molinero & Sánchez Arellano, 1997: 654). Sobre estas autoridades, están categorizadas desde un nivel estatal hasta el municipal incluyendo a las autoridades encomendadas a estos asuntos y las mismas empresas (Molinero Molinero & Sánchez Arellano, 1997: 657).

Las empresas de transporte pueden clasificarse según su tipo de administración, que pueden ser: pública, privada, mixta e individual (hombre-camión). En cuanto a la pública, su objetivo es la prestación de un servicio eficiente al menor costo posible, opera con una estructura organizacional basado en manuales de organización, operación y mantenimiento, define sus ingresos y subsidios, cuenta con una contabilidad de costo y ofrece al personal garantías laborales y programas de capacitación (Molinero Molinero & Sánchez Arellano, 1997: 705).

Las empresas pueden constituirse según el tipo de sociedad mercantil, tales como: sociedad de nombre colectivo (existe bajo una razón social, en la que todos los socios responden de modo subsidiado e ilimitado todas sus responsabilidades); sociedad comandita simple (existe bajo una razón social y lo componen varios comanditarios que responden de forma subsidiada, ilimitada y solidaria con las obligaciones sociales y están obligados al pago de sus aportaciones); sociedad comandita por acciones (lo compone uno o varios socios comanditados que responde de manera subsidiada, ilimitada y solidariamente con las obligaciones sociales); sociedad de responsabilidad limitada (conformada entre socios y solamente están obligados al pago de sus aportaciones); sociedad anónima (existe bajo una denominación particular y está compuesto por socios cuya obligación se limita al pago de acciones); y la sociedad cooperativa (compuesta por un grupo de trabajadores que se organizan para realizar una actividad de producción) (Molinero Molinero & Sánchez Arellano, 1997: 708-712).

Cada empresa de transporte cuenta con funciones de acuerdo a su tamaño y estructura administrativa, que son: planeación (se fijan objetivos, metas, y procedimientos para la formulación y ejecución de sus políticas); organización (refiere al diseño de la estructura de

la empresa y las actividades de cada puesto, líneas de autoridad y responsabilidad a cada integrante); dirección y ejecución (se cumple la función integradora de los elementos que componen la empresa incluyendo las relaciones jefe-subordinado) (Molinero Molinero & Sánchez Arellano, 1997: 715-717).

Las empresas también están constituidas de acuerdo a su tamaño: la pequeña empresa, cuenta con un radio de acción limitado y las funciones se centran en una persona; la mediana empresa, tiene un radio de acción más amplio, su estructura organizativa está basada en los principios de Taylor o modelo de organización de autoridad descendente y se encuentra conformada por un gerente o director general, un departamento de tráfico, departamento de personal y de mantenimiento. La gran empresa, tiene una organización técnica que va desarrollándose a medida que aumenta el trabajo mediante nuevos contratos o el desarrollo de nuevas rutas, así como la fusión de otras empresas. Ésta última cuenta con departamentos que realizan actividades tradicionales y específicas. El esquema organizativo de la gran empresa cuenta con un director general, asesor jurídico, secretaría, departamento de planeación y desarrollo, departamento de tráfico, departamento de finanzas, departamento de mantenimiento y departamento de personal (Molinero Molinero & Sánchez Arellano, 1997: 724).

El servicio de TPU está basado en su calidad y deben considerarse aspectos como comodidad y seguridad dentro de la unidad de transporte; no obstante, al examinar una ruta de transporte deberán tener presente variables que son importantes para el usuario como: capacidad y tipo de vehículo, horarios de servicio y elaboración de itinerarios (Molinero Molinero & Sánchez Arellano, 1997: 397).

Las redes o rutas de transporte deben cumplir tres aspectos importantes: desempeño, atracción de usuarios y operación. A partir de estos aspectos, deben tener tres metas principales: transportar un máximo número de pasajeros, contar una máxima eficiencia operativa y buscar los costos mínimos para un determinado nivel de desempeño. Entre los tipos de rutas existentes son: radiales (predomina en ciudades pequeñas y sus viajes están canalizados en un centro de actividades); diametrales (al crecer la ciudad se reajustan las rutas conectando dos rutas radiales formando una nueva ruta que debe pasar por el centro y conectar dos extremos de la ciudad); tangencial (aquellas que pasan a un lado del centro de actividades); con lazo en su extremo (rutas de configuración radial en las que se presenta un lazo en uno de los extremos, contando con una sola terminal); y las circulares (rutas conectoras de los recorridos radiales, que permiten una mejor distribución de los usuarios y la utilización del parque automotor). Es relevante señalar que las rutas deben estar acorde a la red vial de una ciudad, que pueden ser: ortogonal, radial, irregular o flexible (Molinero Molinero & Sánchez Arellano, 1997: 200-222).

Las tarifas de transporte son la fuente primordial de ingresos en las empresas de transporte y puede estar afectada por la afluencia de pasajeros e influenciar la actitud de los usuarios frente al servicio. La tarifa de servicio y su estructura debe contar con los siguientes objetivos: atraer un máximo número de usuarios, generar mayor ingreso para la empresa de transporte, cumplir con metas sociales y facilitar tanto para el usuario como al operador el proceso de operación, supervisión, recolección del pago y la obtención de datos estadísticos (Molinero Molinero & Sánchez Arellano, 1997: 557). Por último, las estructuras tarifarias pueden clasificarse en tres categorías: tarifa única (una sola tarifa para todos los viajes), tarifa zonal (una tarifa por longitud cuando la ciudad es dividida en zonas) y la tarifa por secciones

(cuando la ruta se divide en trayectos y se cobra una mayor tarifa cuando deben cruzar de una zona a otra) (Molinero Molinero & Sánchez Arellano, 1997: 565).

Los procesos que intervienen en el TPU corresponden a la planeación y evaluación. La planeación debe contar con las siguientes etapas: diagnóstico, formulación de objetivos, análisis de posibles soluciones y evaluación de alternativas a ejecutar. Para el proceso de diagnóstico, se hace necesario recolectar información, formular objetivos y desarrollar el modelo que desea implantarse. En el análisis se determinarían las alternativas y preverían los impactos; en la evaluación se definirían las etapas o estrategias de acuerdo a los objetivos planteados, y en la implantación, se pondría en marcha el proyecto propuesto, se observaría el comportamiento y se reevaluaría los impactos del mismo (Molinero Molinero & Sánchez Arellano, 1997: 261-263).

En el proceso de evaluación sería monitoreado el sistema de TPU, para el cual se requiere una normativa estándar para conocer si está funcionando bien o mal, apoyado en la descripción precisa del proceso y la recolección de información (Jiménez Jiménez, 1996: 163).

2.2. El Transporte Público Urbano en Bucaramanga

El TPU en Bucaramanga contaba con los siguientes componentes: el vehículo, que en este caso refiere a los autobuses como unidad de transporte o parque automotor; el usuario, identificado como aquellos habitantes de la ciudad de Bucaramanga que accedían a este servicio; el permisionario y/o las empresas de transporte³⁴, conformada por Transportes

³⁴ “Las empresas y cooperativas son las únicas entidades autorizadas a prestar el servicio de transporte. Ellas son propietarias de las líneas, pero lo paradójico es que no poseen vehículos, éstos pertenecen a propietarios

Colombia S.A. (Transcolombia), Unión de Transportadores de Santander S.A. (Unitransa), Transportes Girón S.A (Transgirón), y Cooperativa de Transportes Santander Ltda. (Cotrander).

El gobierno estaba representado en el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, el Ministerio de Minas y Energía y sus entidades descentralizadas a cargo de la regulación del transporte terrestre como el Instituto Nacional de Transporte (Intra), quien se encargaría de aplicar el reglamento establecido como el Estatuto Nacional de Transporte Terrestre Automotor y el Código Nacional de Tránsito Terrestre. En el medio ambiente, estaría localizado en Colombia en la ciudad de Bucaramanga, capital del departamento de Santander, cuya meseta ha estado sujeta a varios procesos erosivos.

De acuerdo a su tipología, el transporte está referido como público al operar con rutas fijas y horarios predeterminados, que puede ser utilizado por cualquier persona realizando el pago de una tarifa por su servicio.

El objetivo del TPU en Bucaramanga al igual que otras ciudades, es brindar movilidad a sus habitantes de los diferentes sectores ya sea por razones económicas o sociales. El papel que cumple, es transportar a las personas dentro de la urbe o de sus municipios colindantes como Floridablanca y Girón.

El marco legal del TPU estaba conformado por dos reglamentos: el Estatuto Nacional de Transporte Terrestre Automotor y el Código Nacional de Tránsito Terrestre aprobados en el año de 1970. Las entidades estatales y descentralizadas que se encargaron de su aplicación

privados independientes, quienes, para prestar el servicio, están obligados a pagar elevados derechos de afiliación, mensualidades fijas y multas eventuales. La cantidad y la calidad de las rutas son los factores de atracción de los propietarios” (Montezuma, 1996: 146).

fueron: el Ministerio de Obras Públicas creada desde 1905 y su cambio de denominación a Ministerio de Obras Públicas y Transporte en 1976; el Ministerio de Minas y Energía, encargado de los aumentos en los combustibles, insumo que ha estado relacionado con las tarifas de servicio de transporte público urbano; y el Instituto Nacional de Transporte, entidad descentralizada encargada de organizar, controlar y vigilar la actividad transportadora terrestre en el territorio nacional.

De acuerdo las características de las 4 empresas que se encargaron de la prestación del servicio de transporte, según su tipo de sociedad, las empresas Transcolombia, Unitransa y Transgirón estaban caracterizadas como sociedad anónima y la empresa Cotrander como sociedad cooperativa³⁵ (Ver anexo 4).

Las 4 empresas de transporte debieron cumplir con funciones relacionadas con planeación, organización, dirección y control. Del mismo modo, sobre su tamaño, la empresa Transcolombia y Unitransa podrían caracterizarse como empresas medianas, puesto que contaban con un gerente, junta directiva, asamblea de accionistas, personal administrativo y conductores incluyendo su infraestructura física como instalaciones, estación de servicio, terminal de autobuses y parque automotor.

Las empresas Transgirón y Cotrander, al prestar inicialmente un servicio intermunicipal que finalmente pasó a servicio urbano, podrían caracterizarse como empresas

³⁵ La Resolución 654 de 1967 emanada por la Superintendencia Nacional reglamentó el cooperativismo en Colombia bajo la modalidad del transporte. En esta resolución se reglamentaron tres tipos de cooperativas: cooperativas de transporte (formadas por usuarios del transporte, que laborando cooperativamente, establecían servicios de transporte de su hogar al lugar de destino); las cooperativas de transportadores (organizadas por personas que trabajaban directamente en el sector del transporte como conductores de vehículos, quienes se unían cooperativamente para valorizar su trabajo) y; las cooperativas de servicio para el transporte (quienes ofrecían suministros referente a repuestos, lubricantes y servicios a los vehículos de transporte) (Jiménez López, 1969: 72-73).

pequeñas, al contar con un gerente, socios, oficina administrativa, bodega, estación de servicio y conductores.

Sobre el servicio del TPU, la empresa Transcolombia prestaba servicio principalmente en la zona norte de Bucaramanga, Unitransa en la zona sur, la empresa Transgirón al municipio de Girón y Cotrander al municipio de Floridablanca. Por ende, las rutas estaban direccionadas a estos sectores, pero en su diseño y adjudicación de cada una de las existentes, estuvieron a cargo del Instituto Nacional de Transporte seccional Santander. Cada recorrido contaba con intervalos y horarios de servicio, los cuales tenían en su mayoría tiempo aproximado de una hora con frecuencias entre 10 a 15 minutos llegando hasta los 30 minutos en las empresas que prestaban servicio en los municipios como Floridablanca y Girón (Ver Anexo 5).

La red vial en Bucaramanga estuvo caracterizada por tener un trazado ortogonal apoyado por dos autopistas que se construyeron durante la década de 1970, que conducían a los municipios de Floridablanca y Girón (Mirama, 2017). Sobre el tipo de rutas que manejaban inicialmente, de acuerdo a la prensa local, éstas eran radiales (*Vanguardia Liberal*, 1973, p. 1), sin embargo, el Intra regional de Santander propuso un cambio a rutas lineales, es decir en sentido norte- sur o viceversa para disminuir el tiempo de los recorridos (*Vanguardia Liberal*, 1975, p. 1).

Las tarifas de servicio estuvieron relacionadas con los aumentos en los precios de los combustibles, teniendo en cuenta el acaecimiento de las crisis petroleras y la declaración de emergencia económica en 1974. Tanto el Ministerio de Obras Públicas y Transporte como el Ministerio de Minas y Energía se encargaron de equilibrar las tarifas de servicio teniendo en cuenta los aumentos de otros insumos como llantas y repuestos. El Intra también estuvo

involucrado en este aspecto debido a que recibía memorandos o quejas de las empresas sobre la necesidad de aumentar las tarifas de servicio a fin de no laborar con un margen de rentabilidad bajo.

La planeación y organización del transporte público urbano estuvieron guiados por el Estatuto Nacional de Transporte Terrestre Automotor. A partir de la creación de este reglamento, se verificaron las condiciones de todas las empresas que funcionaban a nivel local y de acuerdo a la cobertura de los requisitos exigidos, éstos se categorizaban de acuerdo a su nivel de eficiencia. A partir de estos elementos, se autorizaban a las empresas que podían prestar el servicio de transporte público urbano en Bucaramanga y de acuerdo a su parque automotor podían o no participar en la adjudicación de rutas, proceso que estuvo a cargo del Intra regional. En cuanto al tránsito, la Dirección de Tránsito y Transporte apoyados en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, se encargaron de la vigilancia del servicio en vías públicas además del cumplimiento de las normas de tránsito para automotores de servicio público de pasajeros y las condiciones técnico mecánicas de los autobuses.

Finalmente, el proceso de evaluación continuaba siendo guiado por el estatuto de transporte y el Intra, entidad que se encargó de recibir las quejas por parte de las empresas de transporte, así como de los usuarios sobre las irregularidades que se presentaban en el servicio, por lo que aquella entidad debía encargarse de tomar decisiones acerca de las soluciones que debían aplicarse a este tipo de inconformidades o problemas que tuviese el TPU, sin considerar este proceso propiamente como evaluación.

2.3. Organización y procesos del Transporte Público Urbano

En la década de 1960, las empresas de transporte público urbano que prestaban servicio en Bucaramanga eran sociedades ilimitadas o anónimas constituidas por dos o tres socios que cobraban a sus contratistas cuotas de afiliación, derecho a portar distintivos, porcentaje de ingresos, entre otros. En general, las empresas eran de gestionadas sin utilizar técnicas administrativas y para su control, “existían diferencias entre la ley y la costumbre local” visto en la distribución de honorarios de una ruta y rotación de la misma, por lo que se veían regidas por criterios imparciales, bien intencionados y subjetivos (Jiménez López, 1969).

Con la creación del Intra en 1968 y la aprobación del Estatuto Nacional de Transporte en 1970, las empresas debían reorganizarse de acuerdo a los requisitos que exigía el reglamento para posteriormente ser clasificadas según sus criterios y a partir de su clasificación, se adjudicaban las rutas, frecuencias, dependiendo del área de operación y nivel de servicio. El Intra también contaba con un grupo asesor para los requisitos que debían entregar las empresas de transporte público.

Al ser clasificadas las empresas en categorías A, B, C de acuerdo a: nivel de organización, participación de los dueños, vinculación del personal y jornada de trabajo se otorgaba la concesión de rutas. Para Bucaramanga, la empresa Transportes Colombia S.A., la cual funcionaba desde 1937 cumplió con los requisitos, así como la empresa Unitransa S.A. creada en 1971 a través de la desintegración de las empresas Parque Romero, La Pedregosa y Palonegro al no cumplir con lo que exigía el estatuto. En vista de no contar con los requisitos solicitados por el Intra, los accionistas y propietarios de autobuses que pertenecían a las anteriores empresas se asociaron para constituir una nueva empresa que cumpliera con lo requerido.

La empresa Transportes Girón S.A. y Cooperativa de Transportes de Santander Ltda., se categorizaron inicialmente como servicio intermunicipal, no obstante, éstas cambiaron a servicio urbano en 1974 para reducir su tarifa y recibir el subsidio de transporte para aumentar o reparar su parque automotor.

La Dirección de Tránsito y Transporte de Santander apoyado en el código de tránsito, se encargó de velar por la vigilancia del servicio, el tránsito vial y solicitar a las empresas de transporte la revisión de las condiciones técnico mecánicas de los autobuses, así como a los conductores con la licencia de tránsito y conducción, requisitos indispensables para la prestación del servicio de transporte urbano.

Para la organización de rutas, en 1972 el Intra ordenó un estudio de los 21 recorridos³⁶ que estaban en funcionamiento (*Vanguardia Liberal*, 1972, p. 1) con el objetivo de modificarse de acuerdo a su tiempo y trayecto (*Vanguardia Liberal*, 1972, p. 10). A pesar de efectuarse este trabajo, en 1973 el Intra consideró que necesitaba un estudio base de acuerdo a características de tipo socioeconómico, comercial, institucional, social, industrial y proceso urbano incluyendo estadísticas de las empresas referentes a: parque automotor, capacidad promedio, condiciones laborales de los conductores y fallas en las rutas, estudio que fue entregado en el mes de diciembre del mismo año (*Vanguardia Liberal*, 1973, p. 1).

Una vez entregado el estudio, el Intra organizó una reunión dirigida a los gerentes de las diferentes empresas para que éstos conocieran las nuevas rutas diseñadas. Aunque se presentó dicho trabajo, éste no fue aplicado, ya que el Intra regional insistió en la elaboración

³⁶ En 1972 funcionaban las siguientes rutas: 1) Modelo, 2) Terrazas, 3) Nariño, 4) Aeropuerto, 5) Morrórico, 6) Provenza, 7) Carrera 27, 8) Pedregosa, 9) Unidos, 10) Mercedes, 11) Álvarez- La Joya, 12) Reposo, 13) Soto, 14) Victoria, 15) Pan de Azúcar, 16) Restrepo-Universidad, 17) Chapinero, 18) La Feria, 19) Gaitán, 20) Café Madrid, 21) Carrera 21 (*Vanguardia Liberal*, 1972, p. 10)

de otro estudio para modificar las rutas radiales por las lineales y de esta forma agilizar el servicio (*Vanguardia Liberal*, 1975, p. 1).

En 1975 se modificaron las rutas³⁷ en su recorrido y frecuencias, quedando 22 rutas en total con un intervalo mínimo de 4 a 16 minutos y con un horario diurno de 4:30 a 5:30 am (*Vanguardia Liberal*, 1975, p. 13). Si bien, los recorridos se modificaron, esto se tornó confuso para los usuarios lo que obligó a las empresas a retornar nuevamente a las rutas antiguas (*Vanguardia Liberal*, 1975, p. 1).

La mayoría de las rutas se modificaron, pero éstas se efectuaron por empresa a razón de las constantes quejas emitidas por usuarios y presidentes de la junta de acción comunal de los barrios, llevando al Intra a la implementación de un control de despacho al no cumplir algunos conductores con los recorridos establecidos (*Vanguardia Liberal*, 1977, p. 13).

El estudio de Rondón y Moreno, cuyo propósito era proponer soluciones al transporte urbano para Bucaramanga, en 1979 se lograron determinar las rutas más eficientes³⁸, largas³⁹, cortas⁴⁰, sus recorridos⁴¹ y servicio, éste último considerado como insuficiente ante la presencia del sobrecupo, cuyas rutas en su mayoría pasaban por la zona centro prestando un

³⁷ Las rutas que se modificaron fueron: Chapinero, Café Madrid, Carrera 27, Álvarez, La Joya, Terrazas, Restrepo-Universidad, y se crearon los recorridos: Terrazas-Centro, Don Bosco-Universidad, La Joya-Universidad-Victoria, La Joya- Carrera 33. Parte del propósito de la modificación de los recorridos era reducir el sobrecupo y evitar “el guerro del centavo” llamado a la competencia desleal entre conductores.

³⁸ Las rutas más eficientes entre 1974 a 1979 fueron: Chapinero, Café Madrid, La Feria, Lagos II, Modelo, Zapamanga, Gaitán, Soto-La Joya y Carrera 27.

³⁹ Las rutas más largas eran: Unidos, Mercedes, Reposo y Nariño, las cuales también tenían un bajo margen de eficiencia.

⁴⁰ Las rutas más cortas fueron: Feria, Morrórico, Zapamanga, Lagos II, Modelo y Álvarez, las cuales tenían un alto margen de eficiencia.

⁴¹ Los autores señalaban que la mayoría de los recorridos eran “tortuosos”, con virajes innecesarios y sin ningún criterio técnico. En su mayoría pasaban por centro de la ciudad presentando una congestión crítica entre la Cr. 15 y Calles 34, 35 y 36 al no existir una zona de concentración de rutas, cuyos terminales se encontraban fuera del casco urbano (Rondón G. & Moreno G., 1979: 155-156).

servicio que los autores mencionaban como “puerta a puerta” (Rondón G. & Moreno G., 1979: 50-51).

2.4. Parque automotor de las empresas de Transporte Público Urbano de Bucaramanga durante la década de 1970

El parque automotor hace parte de los insumos centrales del TPU. Conocer el número de automotores y sus condiciones técnico mecánicas permite reconocer un aspecto de la eficiencia del servicio que prestaban las empresas de transporte a los diferentes sectores de la ciudad. Por tanto, el siguiente apartado analizará el parque automotor de cada empresa durante la década de 1970 y de acuerdo al número de automotores, se relacionará la capacidad económica de cada una para adquirir vehículos según su constitución empresarial, la eficiencia que tuvieron para abastecer los recorridos adjudicados y reconocer las razones por las que cada compañía prestaban el nivel de servicio que ofrecían.

Tabla 3. Parque automotor de empresas de transporte (1973-1978)

Autobuses Últimos Seis Años						
Empresas	1973	1974	1975	1976	1977	1978
Unitransa	311	320	332	345	346	346
Transcolombia	153	158	169	170	171	171
Cotrander	-	-	-	69	71	72
Transgirón	32	36	39	43	45	49
Total	469	514	540	627	633	638
Porcentaje de Incremento	-	3,6	8,9	26,4	27,6	28,6

Nota: La empresa Cotrander solo se vinculó a esta estadística en 1976

Fuente: Cámara de Comercio de Bucaramanga, 1971-1978: 179

Tomando como referente la tabla 3 elaborada por la Cámara de Comercio entre 1971-1978, en base a los datos del Instituto Nacional de Transporte seccional Santander, se

reconoció que Unitransa S.A. era la empresa que tenía mayor número de autobuses debido al número de socios que se afiliaron a la organización y en esta medida, al contar con un número elevado de asociados permitió acrecentar su parque automotor. El hecho que los accionistas de la empresa Unitransa también fuesen socios de la Cooperativa de Suministros y Servicios para los Transportadores de Santander (Coosutás), les permitió en calidad de afiliados acceder a servicios como la reposición del automotor o la compra de repuestos.

Sin duda alguna, la estrategia de asociarse a una cooperativa de suministros como Coosutás les permitió en cierta medida un aumento de autobuses en Unitransa a diferencia de Transcolombia S.A., puesto que era la primera empresa que se creó en la ciudad.

Respecto a las empresas Transgirón S.A. y Cotrander Ltda., se pudo observar que tuvieron el menor número de autobuses a diferencia de Unitransa y Transcolombia. Dicha comparación me permitió reconocer que el reducido número de autobuses impidió la prestación de un buen servicio de transporte o de una cobertura completa de las rutas ya diseñadas. El cambio de servicio intermunicipal a urbano por parte de Transgirón y Cotrander, tuvo el propósito de adquirir nuevos autobuses mediante de la aprobación de subsidios por parte del Intra y la Corporación Financiera de Transporte, cuyos dineros se invertirían en la compra de vehículos, repuestos o cubrir los costos de operación.

Tabla 4. Parque automotor de empresas de transporte (1979-1986)

Número de Autobuses Urbanos por Empresas en Bucaramanga								
Empresas	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Cotrander Ltda.	72	83	85	85	102	126	128	128
Transcolombia S.A	171	187	186	187	188	216	225	227
Unitransa S.A.	346	358	359	362	364	400	417	417
Total	589	628	630	634	654	742	770	772
Porcentaje de incremento	3,81	3,31	3,22	3,26	2,57	2,17	2,26	2,26

Fuente: Cámara de Comercio de Bucaramanga, 1979-1986: 95

En la Tabla 4 elaborada por la Cámara de Comercio de Bucaramanga basada en los datos del Instituto Nacional de Transporte Seccional Santander, se pudo apreciar que durante los años de 1979 y 1980, no hubo una considerable diferencia en el número de autobuses para las 4 empresas de transporte visto que adquirirían anualmente entre 1 a 2 vehículos en total. Es necesario aclarar que la Tabla 4 no incluye a Transgirón, lo que dificultó analizar el aumento y crecimiento de su parque automotor, así como contrastar con las demás empresas de transporte local.

Acerca de su capacidad y estado de los automotores, los autobuses contaban de 32 asientos para un total de 65 pasajeros, empero, los autobuses transportaban 90 pasajeros aproximadamente durante las horas pico. Entre 1974 a 1979 los modelos antiguos eran aquellos que realizaban menores viajes a diferencia de los autobuses modernos, además de contar con problemas en: las puertas de emergencia, limpia brisas, sistema de escape, mal estado del piso, sus costados, pintura interior y los pasamanos entre la entrada y la salida incumpliendo con las dimensiones establecidas. A pesar de estos inconvenientes, los propietarios se preocuparon por mantener en buenas condiciones los vehículos para evitar cualquier falla durante el servicio y reparación dado que también aumentaba los costos de operación (Rondón G. & Moreno G., 1979: 46-48).

Teniendo en cuenta la normativa establecida respecto a la afiliación de vehículos bajo cualquier forma contractual, se pudo evidenciar que había autobuses cuya propiedad era de las empresas de transporte, sin embargo, existían vehículos cuyos dueños eran socios y conductores de la empresa. De otro lado, según los datos relacionados con el parque

automotor, se notó que tanto la empresa Transcolombia como Unitransa tuvieron el mayor número de autobuses debido al número de socios y su relación como afiliados de Coosutás, lo cual les permitía acceder a servicios que ofrecía la cooperativa como reposición o compra de vehículos, insumos y repuestos.

Las empresas que tuvieron menor número de automotores refirieron a Transgirón y Cotrander, que funcionaron inicialmente como servicio intermunicipal y que posteriormente, con el incremento de las actividades socioeconómicas entre Floridablanca y Girón junto a las quejas informaban usuarios, lograron cambiar su servicio intermunicipal a urbano, lo que favoreció la reducción del precio del pasaje y el acceso al subsidio de transporte. Si bien, hubo cambios en dichas empresas, el parque automotor no incrementó lo suficiente a diferencia de Transcolombia y Unitransa. Cabe señalar que los automotores de las 4 empresas de transporte eran de modelos antiguos, llevando a la constante presencia de problemas mecánicos y con ello, la realización del mantenimiento y adquisición de repuestos como actividades indispensables para la prestación del servicio.

2.5. Suministros, Tarifas y Subsidios

Los suministros de gran importancia en la operación del servicio de transporte público urbano en Bucaramanga correspondieron a los combustibles y llantas, insumos que debían estar reflejados en la tarifa de servicio, monto que debía contar con un margen de rentabilidad estable que permitiera sufragar los insumos, mantenimiento⁴² y pagos a conductores, entre otros.

⁴² Para el mantenimiento de los vehículos públicos se debían tener en cuenta las siguientes fases: mantenimiento corriente del vehículo (engrase y lavado); control mensual (revisión del sistema de transmisión, frenos y motor);

Según el estudio de la Corporación del Transporte Urbano de Santander, los costos de operación debían ser cubiertos por la tarifa de servicio y estaban divididos de la siguiente manera: costos variables (combustible, lubricantes, llantas, mantenimiento, salarios y prestación, servicio de estación), costos fijos (garaje, impuesto y revisado de circulación, seguro del vehículo y gastos de administración) y costos de capital (depreciación y rentabilidad) (Corporación del Transporte Urbano de Santander, 1987: 28-35).

La estructura de precios que operó en los combustibles⁴³ entre 1976 a 1982 estuvo compuesto por: 1) precio en refinería; 2) dos impuestos (impuesto vial e impuestos a las ventas); y 3) costo por transporte, manejo, trasiego y despacho. A partir de estos componentes se fijaba un precio en planta de abasto y precio al público en surtidor, que también se utilizó para regular el precio de gasolina motor corriente, gasolina motor extra, el queroseno y el ACPM de acuerdo a la región y los costos por traslado del combustible (Rincón & Garavito, 2004: 8) (Ver anexo 2).

Aunque se había establecido una estructura de precios a los combustibles, está no tuvo una solidez a razón de las crisis internacionales del petróleo acaecidas en 1973 y 1979. La primera crisis, causada por el embargo a los Estados Unidos por parte de la OPEP⁴⁴ a

revisión anual (examen oficial a base de especificaciones técnicas preparadas por un departamento técnico); y refacción del vehículo tanto en la carrocería como en la auto mecánica (Jiménez López, 1969:45).

⁴³ Para el caso Colombiano, la empresa Ecopetrol proveía los siguientes productos derivados del petróleo: el ACPM o Diésel, utilizados para motores Diésel y de uso común para camiones y autobuses así como plantas de generación eléctrica; gasolina motor corriente y extra, empleado en vehículos automotores de combustión interna; el queroseno, utilizado para estufas domésticas; gas propano, empleado como combustible doméstico e industrial; gasolina de Aviación; turbo combustible; y bases lubricantes (Ecopetrol S.A., 2004 :38).

⁴⁴ “La OPEP fue fundada en el marco de una conferencia en Bagdad el 14 de septiembre de 1960 por cinco países exportadores (Irán, Irak, Kuwait, Arabia Saudita y Venezuela) dando lugar a la creación de la primera asociación de países exportadores de materias primas” (Ruiz-Caro, 2001: 15).

causa del apoyo que brindaron a Israel durante la guerra del Yom Kippur⁴⁵ (Barriga Salazar, 2009: 3) y la segunda crisis, ocasionada por la Revolución Iraní⁴⁶ y los efectos que tuvo en la actividad petrolera nacional con el cierre de sus pozos, llevando al mercado del petróleo a un mercado de entrega inmediata con pagos en efectivo a un precio muy elevado (Ávila Calvillo, 2009: 124).

Ante dichas crisis, en el caso colombiano y los países con balanza petrolera deficitaria⁴⁷ se vieron afectados ante esta externalidad (Malavé Mata, 1982: 873), por ende, los aumentos en los precios de los combustibles causaron impactos en la inflación y en la economía nacional. Para Colombia, en 1974 se declaró en estado de emergencia y se había reemplazado el contrato de concesión por el de asociación para que la empresa petrolera

⁴⁵ El hecho acaeció el 6 de octubre de 1973, en el que Egipto y Siria frustrados por la negativa de Israel en devolver los territorios conquistados en 1967 durante la guerra de los seis días, lanzaron un ataque simultáneo a las tropas israelíes en los altos del Golán (Siria) y en el Sinaí (Egipto). Los sirios apoyados por las tropas de Jordania e Iraq se dirigieron hacia el norte, sin embargo, el 11 de octubre habían sido rechazados avanzando el ejército israelí hacia Damasco. Por otro lado, las tropas egipcias cruzaron el Canal de Suez y se adentraron a unos 10 km en el territorio de Sinaí que había sido ocupado por Israel anteriormente. El 16 de octubre contraatacó e invadió el territorio egipcio y el alto al fuego solo se acordó el 22 de octubre al entrar las Naciones Unidas (ONU) tanto en el territorio sirio como en el egipcio” (Congreve Trabucco, 2003: 130).

⁴⁶ Con el regreso de los poderes políticos del Shah Mohammad Reza Pahlevi, los ciudadanos iraníes tomaron cierta antipatía a su gobierno. Para mantenerse en el poder, aceptó la seguridad del gobierno de Washington a cambio de mantener la producción petrolera de las empresas occidentales que operaban en Irán. La fuerza política llamada Savak, la cual se encargó de la vigilancia de la población, evidenció los problemas de legitimidad del gobierno que llevó a la organización de la sociedad civil molesta por la represión y desigualdad que se vivía en el país. Aunque el gobierno había prometido nuevas reformas, la población mantuvo las manifestaciones hasta exigir la renuncia del Shah cuyo deseo había sido propuesto por Ayatola Jomeini, líder político-religioso de la revolución. Su renuncia se dio el 1 de febrero de 1979, año en que Ayatola regresó de su exilio a Teherán para controlar la revolución frente a los grupos que estaban a favor del régimen de Shah, hasta el 31 de marzo de 1979 en que se proclamó la República Islámica de Irán (Ávila Calvillo, 2009: 121-122).

⁴⁷ Malavé Mata afirma que las crisis internacionales del petróleo repercutieron en América Latina de acuerdo al tipo de comportamiento de precios en las coyunturas de desequilibrio mundial, por lo que estas crisis se han denominado para “significar” los desajustes causados por las alzas o caídas en las cotizaciones y el encarecimiento de las tarifas petroleras. Por ende, “la versatilidad de las crisis internacionales, que sugiere a través de las fluctuaciones de los precios, la recurrencia de coyunturas con efectos al mismo tiempo distintos en los países exportadores e importadores, casi siempre origina una contradicción aparente entre los países con balanza petrolera deficitaria y aquellos otros con balanza superavitaria” (Malavé Mata, 1982: 873).

nacional Ecopetrol⁴⁸ pudiese iniciar la operación de exploración y explotación junto a otras empresas nacionales o extranjeras bajo términos que definiría el mismo Ecopetrol (López, et al, 2012: 25-26). De otro lado, durante este periodo las exportaciones de crudo perdieron participación y las ventas externas representaron un 10% en las exportaciones totales del país. El descenso de la producción como de las reservas llevaron a la suspensión de despachos al exterior, convirtiéndose en un importador neto de crudo, en un periodo en el que el precio del petróleo estaba en niveles altos (López, et al., 2012: 62).

Conocido este panorama, desde 1971 Ecopetrol ya había anunciado una escasez en los combustibles para el que elaboraría un programa estratégico para nacionalizar el petróleo⁴⁹ (*Vanguardia Liberal*, 1971, p. 1). Siendo de conocimiento público la escasez de petróleo, en Bucaramanga se había denunciado la adulteración⁵⁰ en la gasolina motor

⁴⁸ La Empresa Colombiana de Petróleos (Ecopetrol), es una empresa pública que abastece el 100% de la demanda nacional de gasolina y el ACPM con los volúmenes que refina directamente o importa. Tanto el precio al productor como el precio de venta al mayorista están regulados por el Ministerio de Minas y Energía (Rincón & Garavito, 2004: 2).

⁴⁹ Ante la escasez de petróleo que ya se conocía desde 1971, Ecopetrol organizó una comisión para elaborar un programa estratégico a fin de nacionalizar el petróleo y presentarlo ante la Cámara de Representantes. Entre los puntos que se tendrían en cuenta en este programa era: nacionalizar la industria petrolera; fortalecer la capitalización y acrecentar la actividad petrolera; La Empresa Colombiana de Petróleos (Ecopetrol) debía iniciar la comercialización de sus productos con la apertura de bombas y estaciones; y en caso de no contar con los suficientes recursos para la exploración y explotación de crudo se debía incentivar la asociación con compañías privadas; el ministro de minas debía abstenerse de firmar contratos por concesión con compañías extranjeras; y negociar el estado de utilidad de la industria a través de mayores regalías. Por último, el Congreso quedaría pendiente por estudiar la reforma petrolera con la finalidad de analizar los objetivos que le correspondiesen, en la que Ecopetrol participaría como una industria verticalmente integrada desde la exploración hasta la comercialización directa en el mercado nacional e internacional sustituyendo el contrato de concesión por el de asociación (*Vanguardia Liberal*, 1971, p. 1).

⁵⁰ Siendo de conocimiento público la escasez de combustible, se implementaron medidas para evitar la adulteración de la gasolina motor corriente al reiterarse denuncias por parte de transportistas. De otro lado, los Laboratorios Terpel serían los encargados de realizar una revisión de la gasolina en las estaciones de servicio para verificar su grado de pureza, cuyas sanciones serían impuestas por la Alcaldía Municipal que oscilarían entre 1000 a 5000 pesos con suspensión de la licencia de funcionamiento por primera vez (*Vanguardia Liberal*, 1971, p. 1).

corriente desde las estaciones de servicio para el que se realizaría un debido seguimiento (*Vanguardia Liberal*, 1971, p. 1).

Una de las propuestas del gobierno nacional para mediar el alza en la gasolina era la aprobación de subsidios para los transportistas, que además de cubrir los costos de operación también cubriría los aumentos en los combustibles (*Vanguardia Liberal*, 1973, p. 1). Las aprobaciones de subsidios a las empresas de transporte no fueron suficientes, dado que en Bucaramanga y en otras ciudades, el gremio transportista exigió un aumento en las tarifas de servicio al incrementar los costos de operación con el reajuste de los combustibles, cuya decisión se basaba en investigaciones sobre costos de repuestos y rentabilidad de servicios elaborados por el mismo gremio transportista (*Vanguardia Liberal*, 1975, p. 1).

Durante la década de 1970, el gremio transportista suspendió actividades, que incluía dejar de comprar gasolina hasta no definir las tarifas de servicio y las de subsidio (*Vanguardia Liberal*, 1975, p. 3), cuyo propósito pretendía no afectar el ingreso de familias menos favorecidas. Los subsidios se clasificaron en 5 tipos de acuerdo al modelo de automotor: autobuses modelo 1959: 750 pesos y autobuses modelo 1974 en adelante: 12.000 pesos, montos que eran pagados por la Corporación Financiera del Transporte⁵¹ al presentar la documentación del propietario del automotor (*Vanguardia Liberal*, 1975, p. 1). Debe señalarse que la entidad autorizada para aprobar los aumentos en los precios de los

⁵¹ La Corporación Financiera del Transporte (CFT) se creó mediante el Decreto 558 de marzo de 1964 como entidad autónoma de economía mixta, cuyo objetivo era la financiación del transporte automotor por carretera, fomentar su desarrollo, estimular la organización de empresas, prestar asistencia técnica en la organización administrativa, programación de rutas y horarios, planes contables y estudio de costos. La CFT tenía la misión de asesorar a las empresas en cuanto a su constitución, operación y tráfico, elaboración de investigaciones de tipo técnico, económico y estadístico. Por último, sus funciones correspondieron a la realización de importaciones para el sostenimiento y mejoramiento del transporte, promover la colaboración privada, la construcción de terminales, estaciones de servicio, talleres de mantenimiento, garajes y otorgar préstamos a las empresas para facilitar sus operaciones (Samper, 1965: 138).

combustibles, subsidios y tarifas le correspondía a la Superintendencia Nacional de producción y precios (*Vanguardia Liberal*, 1975, p. 1).

Cada vez que el gobierno nacional aprobaba un aumento en los precios de la gasolina, el Ministerio de Minas y Energía reiteraba que estos incrementos se debían a los aumentos en los precios internacionales del petróleo y a pesar de que se tuvo la intención de suspender los reajustes⁵², el Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) y el titular de cartera del Ministerio de Minas y Energía afirmaban que “sería ilusorio tratar de esconder que [tendrían] que reajustar nuevamente los precios de los combustibles”, motivo por el cual Colombia debía continuar con un porcentaje gradual planificado de los precios y sumar el reajuste aprobado por la OPEP (*Vanguardia Liberal*, 1976, p. 1).

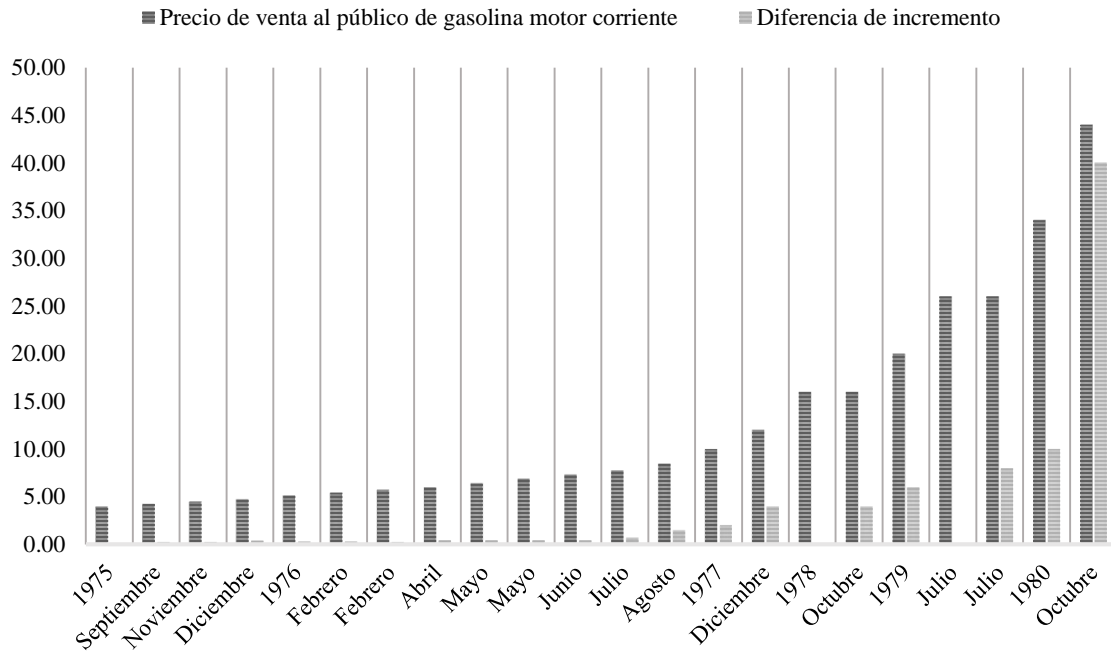
El aumento en los precios de los combustibles no solo causó inconformidad entre los transportistas y los usuarios, también en las estaciones de servicio, al atribuir que el funcionamiento de dichos establecimientos se realizaba con un bajo margen de rentabilidad.

Los reajustes graduales en los precios de la gasolina tuvieron un intervalo de 1 a dos meses entre 1975 a 1976 y de 1977 a 1980 dos a tres reajustes por año, incrementos que llevaron a la organización de manifestaciones y protestas por parte de los transportistas, apoyados por asociaciones y organizaciones del sector transporte⁵³ para ejercer presión a través de la suspensión del servicio.

⁵² Una de las propuestas que planteó Gerardo Silva Ministro de Minas y Petróleos, consistió en realizar un radical recorte a las exportaciones de petróleo para asegurar las reservas que servirían para enfrentar las necesidades internas de combustible en el país, sosteniendo a su vez los subsidios a las personas que figuraran como propietarios de los automotores (*Vanguardia Liberal*, 1973, p. 1).

⁵³ Para exigir nuevos reajustes en las tarifas de servicio y subsidios, los transportadores se organizaron por departamentos y por modalidad (transporte de carga, servicio de taxis, autobuses urbanos e intermunicipal). Para el caso de Santander, la asociación se había denominado Comité Pro-defensa del Transporte conformado por: José María Aparicio en representación de las empresas de transporte urbano, Víctor Márquez y Aníbal Navas en representación de los taxistas (*Vanguardia Liberal*, 1975, p. 1).

**Gráfica 1. Incremento en el precio de la gasolina motor corriente 1975-1980
(peso colombiano corriente)**



Fuente: Corporación del Transporte Urbano en Santander, 1987. Anexo 2.

Nota: Para el siguiente gráfico se tomaron los datos referentes a mes, año, precio de venta al público de gasolina motor corriente desde 1975 hasta 1980. Con base al precio de venta al público se sustrajo cada precio autorizado para conocer su incremento.

Siguiendo a la prensa local, la ciudadanía tenía pleno conocimiento del periodo de racionamiento energético que atravesaba el país, el déficit de producción de crudo y la falta de una política de control de precios que interviniera en los combustibles y las tarifas de servicio, contexto que llevó al gobierno nacional a proyectar políticas tanto en materia energética como en transporte.

**Tabla 5. Incremento en el precio de la gasolina motor corriente 1975-1980
(peso colombiano corriente/galón)**

Resolución	Mes	Año	Precio de venta al público de gasolina motor corriente	Diferencia de incremento
1921	9	1975	4.00	
1984	9	1975	4.25	0.25
3307	11	1975	4.50	0.25
3696	12	1975	4.75	0.40
3900	1	1976	5.15	0.30
75	2	1976	5.45	0.30
385	2	1976	5.75	0.25
900	4	1976	6.00	0.45
1451	5	1976	6.45	0.45
1772	5	1976	6.90	0.45
2307	6	1976	7.35	0.45
3216	7	1976	7.80	0.70
3442	8	1976	8.50	1.50
24	1	1977	10.00	2.00
5237	12	1977	12.00	4.00
1895	10	1978	16.00	0.00
1958	10	1978	16.00	4.00
461	3	1979	20.00	6.00
1123	7	1979	26.00	0.00
1143	7	1979	26.00	8.00
700	5	1980	34.00	10.00
2034	10	1980	44.00	40.00

Fuente: Corporación del Transporte Urbano en Santander, 1987

Nota: Para la siguiente tabla se tomaron los datos referentes a resolución, mes, año, precio de venta al público de gasolina motor corriente desde 1975 hasta 1980. Con base al precio de venta al público se sustrajo cada precio autorizado para conocer su incremento.

Citando el estudio de la Corporación del Transporte Urbano de Santander, la tarifa de servicio estaba categorizada como ingreso, es decir la cantidad de dinero que percibe el propietario del autobús al cobrar un precio autorizado por el Estado a cada pasajero transportado. Este ingreso se expresaba en: pesos por mes, que se obtenía de multiplicar el número promedio de pasajeros movilizados al mes por la tarifa que paga el usuario; y pesos por kilómetro, que resultaba de dividir el ingreso total mensual por el kilometraje recorrido

en promedio al mes. El recargo por servicio nocturno quedaba como sobresueldo para el conductor que laboraba a esas horas (Corporación del Transporte Urbano de Santander, 1987: 27-28).

Si bien desde 1971 ya se conocía una escasez de combustible, solo hasta 1974 los transportistas solicitaron un aumento en la tarifa de servicio, decisión que se había basado en estudios que el gremio transportista había realizado sobre costos y rentabilidad de los servicios, además de atribuir que la no aprobación de alzas en las tarifas solo buscaba proteger a los usuarios. Parte de la solicitud de los transportistas era “buscar la integración de un comité bilateral entre el gobierno y los transportistas a fin de controlar los precios de los repuestos y el expendio de los mismos” (*Vanguardia Liberal*, 1974, p. 1) (Ver Anexo 3).

Ante esta propuesta, tanto en Bucaramanga como en otras ciudades, se organizó una comisión conformada por transportistas de carga, taxis urbanos, autobuses urbanos y servicio intermunicipal, con el objetivo de estudiar las incidencias de los aumentos de los insumos en el servicio de las diferentes modalidades, visto que los montos tanto de las tarifas como de los subsidios eran muy complejos para estudiarse en una semana (*Vanguardia Liberal*, 1975, p. 15).

Durante las negociaciones, las empresas de transporte presionaron al Ministerio de Obras Públicas, el Ministerio de Minas y el Intra para autorizar un reajuste entre un 30 a 40% con el que se atendería los aumentos de la gasolina, lubricantes y aceites. De otro lado, los conductores habían manifestado que si estos reajustes no los beneficiaba rechazarían dicho aumento (*Vanguardia Liberal*, 1975, p. 1). Para octubre de 1975, sin notificarse ningún reajuste, los transportistas acordaron no comprar combustible para suspender las

actividades⁵⁴ hasta no definir los aumentos en las tarifas de servicio y los subsidios de transporte (*Vanguardia Liberal*, 1975, p. 3).

Sin tener respuesta alguna, el comité de transportadores de Santander anunció un paro de 24 horas para que el gobierno nacional aprobara su decisión. Con esta afirmación, el gobierno nacional reiteró que la decisión de aprobar los reajustes le correspondía a la Superintendencia Nacional de Producción y Precios. Aunque se presentaron enfrentamientos⁵⁵ en Bucaramanga al colocar en vías públicas tachuelas para provocar el estallido de las llantas de vehículos que estuviesen circulando, el gerente de Transcolombia S.A. José María Aparicio, quien se había comunicado con la Corporación Financiera del Transporte, informó que se nivelaría el subsidio de transporte con retroactividad desde septiembre del mismo año (*Vanguardia Liberal*, 1975, p. 1).

Los subsidios se habían clasificado en 5 tipos de acuerdo al modelo del automotor y se aprobó un subsidio para los conductores asalariados, que sería de 300 pesos aplicado a autobuses, busetas y microbuses canalizados a través de las cooperativas de choferes (*Vanguardia Liberal*, 1975, p. 1).

Los aumentos de los combustibles no era la única preocupación, el gremio transportista insistió en el aumento de las tarifas de servicio al incrementar los precios de los repuestos, chasis e insumos, por lo que se hacía necesario el establecimiento de un control de

⁵⁴ Esta decisión fue catalogada por la prensa *Vanguardia Liberal* como “paro camuflado” ya que “al no tanquear sus vehículos, éstos no podrían cumplir con su labor de servicio al usuario” (*Vanguardia Liberal*, 1975, p. 3).

⁵⁵ Estos enfrentamientos se llevaron a cabo el 3 de octubre de 1975 entre los agentes del orden y taxistas, quienes pretendían parar los autobuses en servicio colocando tachuelas en las vías allegadas al parque García Rovira, causando el estallido de llantas de sus vehículos (*Vanguardia Liberal*, 1975, p. 1).

precios, solicitando ante dicha escasez la importación de los productos mencionados (*Vanguardia Liberal*, 1976, p. 7).

En 1976, el gobierno nacional anunció la elaboración de un estudio integral del transporte, que abarcaría: transporte de carretera, ferrocarriles, navegación fluvial, puertos, equipos, tarifas, utilización de medios, costos, rentabilidad, consumo, economía de combustible e infraestructura. El estudio sería realizado por técnicos holandeses y tendría un valor de 20.000.000 de pesos (*Vanguardia Liberal*, 1976, p. 5).

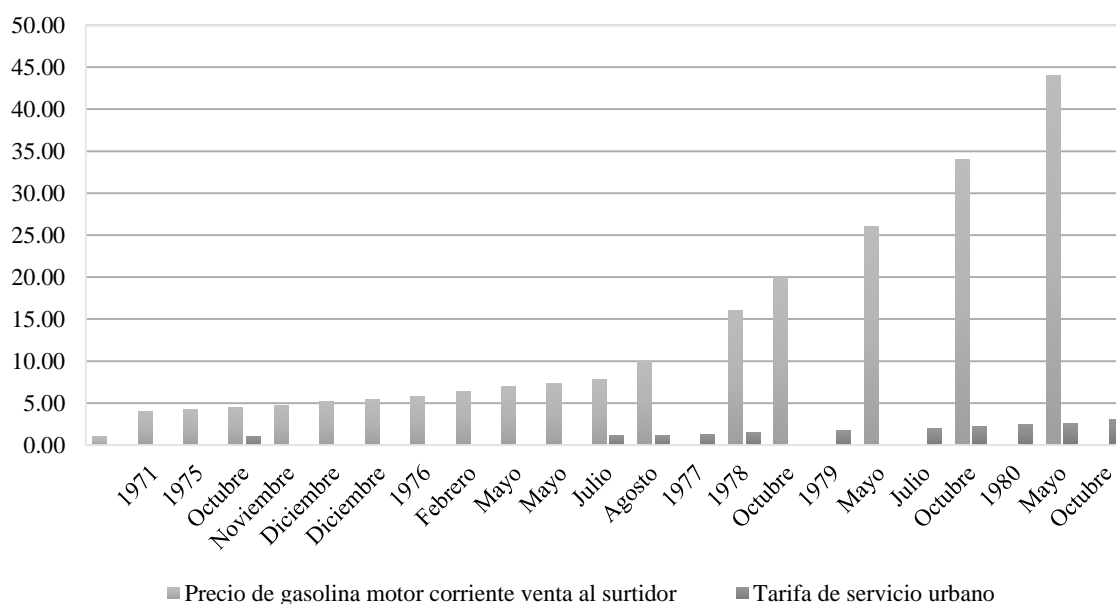
Las tarifas de servicio⁵⁶, así como los subsidios de transporte aumentaron en 1977 para el departamento de Santander, adicionando 3.200 pesos mensuales por cada autobús, quedando de la siguiente manera: autobuses modelo anterior a 1959: 6.256,20 pesos; autobuses modelo 1960 a 1964: 8.004,40 pesos; autobuses modelo 1965 a 1969: 9.502,40 pesos, autobuses modelo 1970 a 1974: 10.501,90 pesos y el último modelo: 17.994,40 pesos, que se pagarían por intermedio de la Corporación Financiera del Transporte (*Vanguardia Liberal*, 1977, p. 1).

Aun cuando se habían aprobado estos aumentos en los subsidios, teniendo en cuenta la escasez de llantas que había comenzado a notarse y el retraso del pago de los subsidios, el gremio transportista advirtió la suspensión de actividades hasta no cancelar los subsidios de transporte (*Vanguardia Liberal*, 1977, p. 1).

⁵⁶ Mediante la Resolución 5228 se unificaron las tarifas de transporte como fijas, decisión que causó inconformidad inmediata entre los transportadores debido a que el Gobierno Nacional conocía los problemas que afrontaba el sector del transporte con los aumentos en los precios de los insumos, perjudicando de esta manera a las empresas de transporte, taxis y cooperativas, causando una “merma en el producido y la subutilización en el parque automotor” (*Vanguardia Liberal*, 1976, p. 9).

Los transportistas por su parte, propusieron aumentar las tarifas de servicio para costear los insumos y desmontar los subsidios. Empero, está no fue aceptada por el gobierno y al encontrarse el gremio transportista⁵⁷ sin respuesta, consideró un paro nacional teniendo en cuenta que la propuesta enviada contaba con estudios estadísticos que respaldaban dichos aumentos (*Vanguardia Liberal*, 1978, p. 1). La fuerte presión que ejercieron los transportistas llevó a la aprobación de otro aumento en las tarifas de servicio y el auxilio de transporte, que pasó de 105 a 120 pesos mensuales por trabajador, normalizando nuevamente el servicio (*Vanguardia Liberal*, 1978, p. 5).

Gráfica 2. Relación alzas en el precio de la gasolina motor corriente y tarifas de servicio en Bucaramanga 1971-1980 (peso colombiano corriente)



⁵⁷ En 1978, tres asociaciones se encargaron de negociar las tarifas de servicio y subsidios con el Gobierno Nacional: (CORPOBUSES) Corporación de Buses Urbanos; (CONALBUSES) Corporación Nacional de Empresas de Buses por Carretera; y (ASOTRANS) Asociación Nacional de Transportadores (*Vanguardia Liberal*, 1978, p. 1).

Fuente: *Vanguardia Liberal* (1971-1980)

Nota: Para la elaboración de la siguiente gráfica se tomaron las alzas de la gasolina motor corriente venta al surtidor y se relacionó con las tarifas de servicio público urbano aprobados para Bucaramanga. Los datos se tomaron de acuerdo a la información publicada en la prensa *Vanguardia Liberal*.

Para solucionar la escasez de insumos, se firmó el acuerdo de Cartagena, en el que se detalló un programa de producción automotriz entre los cinco países que conformaban el Pacto Andino⁵⁸, dejando a Colombia la producción de automóviles de pasajeros y privados con 1.050 cm³ de cilindraje; Ecuador, la producción de automóviles de pasajeros y vehículos con más de 1.050 a 1.500 cm³ de cilindraje; para Venezuela, su asignación sería equilibrada a la de Ecuador junto a los vehículos de tracción de cuatro ruedas con peso bruto vehicular inferior a 2.500 kilogramos con motor de gasolina o inferior a los 2.700 kilogramos con motor Diésel. Por último, la categoría propuesta para Venezuela también aplicaría a Perú y Colombia en la producción de camiones y vehículos con más de 9.300 kilos de peso bruto vehicular (*Vanguardia Liberal*, 1977, p. 5).

Uno de los problemas que tuvo el servicio de transporte ante los aumentos en el precio del pasaje refirió a la falta de monedas de 0,05 centavos para devolverles a los pasajeros su restante al momento de cobrar 1,75 centavos. Este fue uno de los motivos de discordia entre los pasajeros, dado que tenían derecho a cobrar sus cinco centavos, “que, aunque no sirven para mayor cosa sí son utilizables para el pago de otro pasaje” y si el “conductor que carece

⁵⁸ El Grupo Andino se creó mediante un acuerdo internacional que se pactó el 26 de mayo de 1969 con el Acuerdo de Cartagena cuyo propósito era incentivar el comercio subregional entre Bolivia, Perú, Venezuela y Colombia, así como formar “una unidad económica que [presentase] un frente común en el comercio internacional con los demás países” acelerando el desarrollo y conservando una integración económica a través de la programación industrial. Una vez consolidada la comisión del Grupo Andino conformado por representantes de los gobiernos de los países miembros, fue seleccionado el tipo de industria que incrementaría la economía que correspondieron al metalmeccánico, petroquímico, fertilizantes, automotor, electrónico, siderurgia, papel y vidrio. En cuanto a la industria automotriz, el Grupo Andino incluyó la producción de automóviles, fabricación de tractores, motocicletas, equipo vial y construcción de carreteras (Borrero, 1981: 251-252)

de los cinco centavos se ve en la imperiosa necesidad de decir ‘no tengo vueltos’ no podía reembolsarlo”, quejas que presentaron continuamente las empresas de transporte urbano (*Vanguardia Liberal*, 1979, p. 2). En respuesta a las quejas, el Intra regional emitió la Resolución 1035 con la que solicitaban a las empresas de transporte proveer a los conductores diariamente monedas de 0,25 centavos, proporcional al número de usuarios por rutas, para que este conductor entregase el restante del pago por la prestación del servicio (*Vanguardia Liberal*, 1979, p. 10).

Con la aprobación de nuevos reajustes en las tarifas de servicio, los transportistas afirmaban que continuaban trabajando a pérdida, cuya propuesta para controlar las tarifas era la aprobación del servicio de Transporte Sin Subsidio (TSS). El funcionamiento del Transporte Sin Subsidio se reglamentó mediante la resolución 0236, siempre y cuando los vehículos cumplieren con los siguientes requisitos: capacidad de 20 a 25 sillas con distribución y aire libre para los pasajeros; los autobuses debían distinguirse con el color blanco y tres franjas de 10 cm de color naranja, amarillo y rojo; el nombre de la empresa debía superponerse en la franja y la tarifa sería estipulada por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (*Vanguardia Liberal*, 1979, p. 3). En estos autobuses se incluiría el cobrador, persona que se encargaría de recibir y entregar el dinero para que los conductores pudiesen estar más atento al volante además de impartir la orden de marcha del vehículo e informar a los usuarios sobre las rutas y frecuencias (*Vanguardia Liberal*, 1980, p. 5).

Finalmente, el Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES), aprobó un plan nacional de integración del transporte, con el que se definieron aspectos fundamentales de la política económica con la que se pretendían racionalizar el consumo de

los combustibles. Sobre las políticas de transporte, entrarían a jugar un papel importante en la estrategia del desarrollo coadyuvando a la integración de las distintas regiones del país.

El plan también incorporó una política de dieselización del parque automotor especialmente para el transporte colectivo de pasajeros y de carga, lo que reduciría el ahorro de combustible y diferenciar los precios del transporte público respecto al particular. El gobierno nacional también adquirió un firme compromiso de impulsar las tecnologías necesarias para sustituir el petróleo como la mezcla de gasolina con metanol o la utilización del gas y alcohol. Por último, se buscaría la reposición de nuevos vehículos públicos a fin de mejorar la prestación del servicio a precios razonables evitando el aumento de tarifas por costos de operación (*Vanguardia Liberal*, 1979, p. 1).

Desde la expedición de la ley 15 de 1959, el gobierno nacional reglamentó el subsidio de transporte, proceso que tardó una década para atender este derecho y cobrar la diferencia de la tarifa social y la tarifa económica. Para controlar el pago del subsidio, en 1968 se había creado la Corporación Financiera del Transporte (C.F.T.) asignando los criterios y requisitos para que tuvieran acceso al cobro de la participación tarifaria subsidiada por el Estado (Ministerio de Transporte, 1995: 16).

En 1975 se establecieron los modelos para el pago diferencial del subsidio, tomando como referencia las condiciones de explotación de cada grupo de vehículos y en 1978, se fijaron las condiciones para el pago, delegando al Intra la elaboración de estudios sujetos a una estructura de costos y metodología para su cálculo (Ministerio de Transporte, 1995: 13).

El desmonte del subsidio solo inició en 1981, al aprobarse el servicio de Transporte Sin Subsidio (T.S.S.) para el que se fijaron tarifas a cobrar según la estructura de costos, cuyo

proceso culminó en 1990, siendo desmontado para todos los modelos (Ministerio de Transporte, 1995: 17).

Uno de los factores que intermedió en las tarifas del servicio, era la variación del precio de la gasolina. Cuando el gobierno adoptó como política la desregulación del valor de este insumo, se ocasionaron cambios desmedidos en los costos del transporte, es precisamente donde el gobierno mantuvo el subsidio exigiendo requisitos a los transportistas para que pudiesen adquirirlo. Obtener el subsidio de transporte significó para el desarrollo del sistema empresarial una verdadera reestructuración para cumplir con los condicionantes, por cuanto se obligaba a ejercer controles operativos de la oferta del servicio (Ministerio de Transporte, 1995: 21).

Aunque el precio de la gasolina contó con una estructura de precios, ésta no logró afrontar los reajustes graduales del precio del petróleo a nivel internacional. Los aumentos no solo se debieron a los shocks petroleros de 1973 y 1979, también a su balanza petrolera deficitaria, la escasez de producción de crudo y los cambios dados con la nacionalización del petróleo. Entre las propuestas que puso en marcha el gobierno nacional correspondió a la aprobación de subsidios a transportistas a través de la CFT, cuya medida funcionó hasta cierto momento puesto que el Estado no contó con el dinero suficiente para sufragar los apoyos y que finalmente causó la eliminación del mismo.

El subsidio de transporte no solo sufragaba los reajustes en el precio del petróleo y sus productos derivados, también apoyó los incrementos en los precios de las llantas y repuestos que habían comenzado a escasear, situación por la que el gremio transportista exigía los reajustes en los subsidios y tarifas de servicio al incrementarse los costos de operación.

Con el incremento de precios en los insumos, el gremio transportista se organizó por modalidad y por departamento para presentar estudios que justificasen la aprobación de los subsidios y tarifas apoyados por asociaciones del gremio con la intención de presionar al gobierno nacional empleando mecanismos de presión como la protesta, cese de actividades y paro nacional.

Cabe señalar que los cambios dados alrededor de los precios de los insumos utilizados en el TPU no solo obedecieron a las crisis internacionales del petróleo, también se debieron a la ausencia de una política general de transporte que pudiese afrontar todas las problemáticas que se presentaron entorno al sector transporte, los cuales se acogieron en la puesta en marcha de un plan integrado nacional para el transporte.

2.6. Problemáticas de lo local

La década de 1970 estuvo marcada por cambios y hechos que tuvieron incidencia en el TPU en Bucaramanga. Las crisis internacionales del petróleo en 1973 y 1979 ocasionaron un aumento de precios en los combustibles, afectación que no solo se debió a la ausencia de una política de precios que permitiera afrontar estas externalidades, también a la falta de reservas y producción de crudo en el país, motivo por el que se aprobó un periodo de racionamiento energético aprobado por el gobierno y la empresa Ecopetrol. Estos aumentos, no solo fueron vistos en la gasolina, también en aceites, lubricantes, llantas, chasises y repuestos, insumos que escaseaban en el país. En respuesta a ello, los transportistas se vieron en la necesidad de exigir aumentos en las tarifas de servicio, dado que este ingreso solventaría el aumento de los costos de operación al encontrarse los transportistas trabajando a un margen de rentabilidad relativamente bajo.

Ante la exigencia de aumentar las tarifas de servicio por parte de los transportistas, el gobierno nacional aumentó los pagos de subsidio⁵⁹ a las empresas, así como el auxilio de transporte a conductores con el objetivo de no salir afectados con los incrementos en los precios de los insumos, sin embargo, tanto el gobierno como la Corporación Financiera del Transporte, entidades encargadas de costear los dineros, no contaron con el monto suficiente para realizar los desembolsos en las fechas establecidas, lo que causó retrasos en los pagos y posteriormente la supresión del decreto que autorizaba los subsidios. Con la eliminación de este apoyo económico, se aprobaron aumentos en las tarifas de servicio para cubrir los costos de operación, así como de los combustibles con el reajuste gradual del precio nacional del petróleo al precio que operaba en el mercado internacional.

Tanto los aumentos en los precios de los productos derivados del petróleo, así como las tarifas de servicio, notaron una ausencia de políticas para controlar los costos del transporte en todas las modalidades y el precio nacional de los combustibles, todo lo cual culminó en la elaboración de una política energética⁶⁰ y de transporte en 1979 junto a la aprobación de un acuerdo para la ejecución de un programa de producción automotriz que se acordó entre los países que conformaban el Grupo Andino.

De acuerdo a lo establecido en el programa, se asignó a Colombia la producción de vehículos para pasajeros y particulares con 1.050 cm³ de cilindraje; se asignó a Ecuador la

⁵⁹ Los elevados subsidios que se aplicaron a los autobuses de modelo reciente hasta finales de 1980 se convirtieron en un problema insoportable para el Estado, motivo por el cual se desmontó (Montezuma, 1996: 159).

⁶⁰ “La crisis energética mundial no podía dejar de producir planteamientos en la política económica del país. El gran aumento en los precios del petróleo tomó al país en un tránsito desfavorable de la exportación a la importación neta de hidrocarburos y, de otra parte, valorizó sus grandes reservas de carbón. Ello condujo a otorgar una nueva prioridad a la política energética y a la política minera en general. La decisión de emprender grandes proyectos de exportación de carbón y el importante rol asignado a la inversión extranjera en los planes energético minero constituyeron otro gran tema de debate nacional” (Perry Rubio, 1986: 52-53).

producción de vehículos para pasajeros y particulares entre 1.050 a 1500 cm³ de cilindraje; se asignaron a Venezuela y Ecuador la producción de vehículos de tracción de cuatro ruedas con peso bruto inferior a 2.500 kg con motor gasolina o inferior a 2.700 kg motor Diésel; y por último, la producción de camiones y vehículos particulares con más de 9.300 kilos de peso bruto entre Venezuela, Colombia y Perú (*Vanguardia Liberal*, 1977, p.5).

Las peticiones que exigieron los transportistas sobre aumentar las tarifas de servicio causaron protestas y manifestaciones constantes por parte de las empresas de transporte y conductores a nivel nacional⁶¹ y en Bucaramanga. El gremio transportista por su parte, manifestaba que, a causa del aumento en los precios de los insumos, los costos de operación y mantenimiento habían incrementado. Algunas protestas que se organizaron estuvieron apoyadas por asociaciones gremiales y sindicatos⁶² del mismo gremio quienes representaban a cada modalidad y departamento incluyendo a las asociaciones sindicales de conductores, cuyas medidas acordadas comprendían la no compra de gasolina, la colocación de tachuelas en vías para que estallaran las llantas de los vehículos en circulación y la suspensión de actividades durante 24 horas.

Los usuarios, ante el conocimiento que tenían de la escasez de combustibles y de la exigencia de aumentar los precios del pasaje también realizaron manifestaciones apoyados

⁶¹ “La década de los años setenta fue la época de las grandes huelgas, de los cacerolazos, de los paros cívicos, de la unidad de acción entre las organizaciones sindicales y con las organizaciones estudiantiles y de los sectores populares. Los años de las grandes movilizaciones sindicales, de los grandes actos públicos, dada la enorme capacidad de convocatoria que había logrado el movimiento sindical” (Guerrero Rincón, et al., 2005: 41).

⁶² Desde el punto de vista legal, la estructura sindical en Colombia estaba constituida por tres tipos de asociación colectiva diferenciados según el número de socios o afiliados, a los cuales se les denominaba sindicato de primer grado, federación a los de segundo grado y, tercer grado a la confederación, todas las cuales podían organizarse según las modalidades de: sindicato base (formado por personal que trabajaban en la misma empresa); sindicato gremial (conformado por personas de la misma profesión); sindicato de industria (conformado por individuos que prestaban servicio en varias empresas o en la rama industrial) y; los sindicatos de oficios varios (formado por trabajadores de diversas profesiones) (Londoño Botero, 1986: 106).

por asociaciones sindicales al no beneficiar a los habitantes de la ciudad, y a pesar que los aumentos en las tarifas no tuvieron la misma dinámica que los combustibles, los habitantes de Bucaramanga protestaron ante dichos aumentos. El gobierno nacional por su parte, propendió por la no afectación de las clases menos favorecidas, así como de los conductores al aprobar el auxilio de transporte mensual⁶³.

Otro aspecto que marcó un cambio importante en el transporte público urbano, fue la creación del Intra, la aprobación del Estatuto Nacional de Transporte y el Código Nacional de Tránsito, dado que a partir de estos reglamentos comenzó a regularse el transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Bucaramanga.

Con la aprobación de los estatutos, el Intra regional realizó un estudio de las empresas que funcionaron en Bucaramanga y siguiendo el reglamento, se categorizaron de acuerdo a su radio de acción y capacidad transportadora para proceder con la adjudicación de rutas y prestación del servicio. Conocidos los nuevos parámetros, empresas que funcionaban anteriormente como Parque Romero, La Pedregosa y Palonegro fueron liquidadas al no cumplir con los requisitos solicitados por el Intra. Con la disolución de estas empresas, los accionistas que pertenecieron a estas sociedades se agruparon entre ellos para la creación de una nueva compañía. Las primeras empresas que cumplieron con todos los requisitos correspondieron a Transcolombia y Unitransa, mientras que Transgirón y Cotrander se clasificaron como servicio intermunicipal. Si bien, este proceso no afectó a los usuarios, sí afectó a las empresas de transporte, puesto que debieron aumentar de forma obligatoria su

⁶³ Perry R. manifiesta que “los gobiernos responden en alguna medida a las exigencias de los movimientos sindicales cuando éste se organiza o amenaza con paros cívicos, para luego desconocer sus ofertas o compromisos y echar pie atrás en sus escasas decisiones iniciales en la medida en que disminuye la presión sindical” (Perry Rubio, 1986: 65).

parque automotor, reglamentar la situación laboral de los conductores y contar con un nivel eficiente de organización para aprobar su funcionamiento y prestar su servicio.

A pesar que las empresas contaron con la aprobación del Intra regional, el servicio no cambió en muchos aspectos, las rutas antiguas que intentaron modificarse se conservaron y cada vez que se buscó este cambio, los ciudadanos atribuyeron desconcierto al momento de usar el servicio. De otro lado, los habitantes de barrios allegados al municipio de Floridablanca y Girón solicitaban que fuese ampliado el recorrido de las rutas antiguas para cubrir las zonas que carecían de servicio. Con los aumentos en los precios del pasaje, los usuarios se quejaron por la falta de monedas de 0,05 centavos al momento de solicitarle al conductor el dinero restante, que finalmente se solucionó con el aprovisionamiento de monedas de 0,25 centavos a conductores antes de iniciar el servicio.

Para la época, la Corporación de Defensa de la Meseta de Bucaramanga se encontraba ejecutando un plan maestro de rehabilitación y ampliación de la red de alcantarillado, lo que también dificultó el tránsito de autobuses urbanos (*Vanguardia Liberal*, 1973, p. 3). Sobre el aspecto vial, en 1979 había una deficiencia de andenes en la zona central, la mayor parte de las vías estaban recubiertas con pavimento flexible, las vías preferenciales se encontraban en mal estado con pavimento ondulado producto del tráfico de automotores pesados que deterioraba la vía y la circulación del parque automotor (Rondón G. & Moreno G., 1979: 152).

Las crisis petroleras de 1973 y 1979 no solo afectaron el costo de los combustibles en Bucaramanga, también en las demás ciudades del país. La inferencia que tuvieron los reajustes en el precio de la gasolina se notaron a través de las tarifas de servicio con el incremento de los costos de operación. Es por ello, que las empresas de transporte exigían

reajustes a los precios del pasaje mediante manifestaciones, protestas o suspensión del servicio, las cuales estuvieron apoyados por sindicatos y las asociaciones del gremio.

De otro lado, con la aplicación del Estatuto de Transporte por parte del Intra Nacional, las empresas que funcionaron anteriormente debieron suprimirse al no cumplir con las exigencias estipuladas en la normativa y las que aún no cumplían con lo exigido en el reglamento debieron incrementar sus socios, parque automotor e invertir capital.

CAPÍTULO 3

Las Empresas del Transporte Público Urbano

El siguiente capítulo corresponde a las empresas de Transporte Público Urbano que prestaron servicio en Bucaramanga: Transportes Colombia S.A., Unión de Transportadores de Santander S.A., Transportes Girón S.A. y Cooperativa de Transportadores de Santander Ltda. Para explicar el desarrollo de cada empresa se tuvieron en cuenta aspectos referentes a su fundación, fundadores y accionistas, capitalización, organización, rutas y servicio, todos los cuales permitieron conocer la función que ha cumplido dentro del TPU y el nivel de servicio que prestaron para Bucaramanga y los municipios de Floridablanca y Girón.

Mediante el análisis de cada empresa se notaron las características que tuvieron cada una desde su creación, desarrollo y las medidas que debieron implementar ante los cambios que impuso el Estado al regular el transporte público con la aprobación del estatuto de transporte y la creación del Intra, entidad que estuvo a cargo del control y vigilancia del cumplimiento de la normativa. Con la aplicación del mismo, las pequeñas empresas debieron invertir capital y las que no lograron a cumplir lo exigido debieron liquidarse y para que sus socios se fusionaran y creasen una empresa nueva.

De otro lado, con la caracterización de las empresas mencionadas se identificaron los problemas que presentaron y como lo afrontaron, tales como el aumento de los costos de operación, el mal estado de los autobuses, las quejas de los usuarios sobre el servicio y el retraso de los pagos de subsidio, dificultades que intentaron solucionar inevitablemente al ser las únicas empresas que abastecían a Bucaramanga y los municipios de Floridablanca y Girón.

Ante estos aspectos importantes podría plantearse la importancia que tuvo la intervención del Estado en la regulación del servicio, la cual fue favorable para las empresas al mejorar su estructura organizacional, funcionamiento y servicio, no obstante, el cambio trajo consigo la liquidación de empresas que no contaban con capital para mejorar las condiciones de su empresa y su parque automotor.

3.1. Transportes Colombia S.A. (Transcolombia)

La fundación de la empresa Transportes Colombia S.A. data de 1937, cuando un grupo de amigos, conociendo la necesidad de un servicio de autobús, formaron una empresa de transporte urbano, la cual llamaron “Sociedad Santandereana de Buses”, que contaba con cinco automotores que recorrían las calles de “arriba abajo” con la ruta Chapinero-Centro, cuyos vehículos eran “pequeños buses con capacidad para 29 pasajeros en sillas de tres puestos a cada lado, no se permitían de pie” (Transportes Colombia S.A., 2019).

Imagen 1. 35 años de Transcolombia S.A.



Fuente: *Vanguardia Liberal*, 1976, p. 1

Conocida la necesidad de implantar un sistema colectivo de transporte siendo ésta la primera sociedad que se fundó, se acomodó a las exigencias de los usuarios de la época, abasteciendo a sectores como Chapinero y San Mateo, cuyos primeros socios aportaron busetas modelo 26 y 28 y el pasaje tenía un valor de cinco centavos (*Vanguardia Liberal*, 1976).

El 9 de mayo de 1945, ante un notario público se constituyó “Transportes Colombia S.A”, que contaba inicialmente con “cinco pequeños buses” y 18 personas asociadas, que “con el pasar del tiempo” permitieron la constitución de 50 vehículos cuyas rutas también fueron aumentando (Transportes Colombia S.A., 2019).

Al constituirse la empresa, el primer gerente era el señor Félix María Galvis y los accionistas que constituyeron la empresa cuando cambió su razón social fueron: Rafael Mora, José del Carmen González, Benito Quintero, Aminta Galvis, Pablo Reyes, Laureano Romero, Juan Vesga, Luis Navas Mantilla, Andrés Luna, Guillermo Díaz, Simón Álvarez, Mario Trillos, Pablo Becerra y Benito Becerra (Transportes Colombia S.A. 2019). Con este número de asociados, la empresa realizó asambleas, elevó su capital social y parque automotor. (*Vanguardia Liberal*, 1976).

Tabla 6. Accionistas de Transcolombia S.A. en 1940

Gerente	Accionistas	
Félix María Galvis	Rafael Mora	Juan Vesga
	José del Carmen González	Andrés Luna
	Benito Quintero	Guillermo Díaz
	Aminta Galvis	Simón Álvarez
	Pablo Reyes	Mario Trillos
	Laureano Romero	Pablo Becerra
	Luis Navas Mantilla	Benito Becerra

Fuente: <https://www.transcolombiasa.com/quienes-somos.html>
[Último acceso: 22 04 2019].

Para los años setenta, el gerente de la empresa fue Jaime Enrique León Sarmiento (*Vanguardia Liberal*, 1970, p. 3) y existía una asamblea de accionistas, apoyado por un presidente de la Junta Directiva, cuyo representante era Gonzalo Ducón Laguado (*Vanguardia Liberal* 1970, p. 5).

En 1972, el gerente de Transcolombia era José María Aparicio, “cuya labor se atribuyó positiva para los socios y el transporte urbano en general” (*Vanguardia Liberal*, 1972, p. 1). A finales del mismo año se designó a Rafael Lizarazo como Gerente (*Vanguardia Liberal*, 1972, p. 16) y permaneció en el cargo entre 8 a 10 meses aproximadamente (*Vanguardia Liberal*, 1973, p. 12).

Tabla 7. Gerente y Junta Directiva en Transcolombia S.A. en 1972

Gerente	Suplentes	Junta Directiva
José María Aparicio	Pedro J. Navas Abelardo Martínez Ricardo Vanegas Milton Mejía Apolinar Duarte	Gilberto Vargas David Peñuela Benito Hernández José de Jesús Pineda Félix Gómez Forero

Fuente: *Vanguardia Liberal*, 1972, p. 3

Para 1974, se eligió una nueva junta directiva conformada por Jorge Ramón Ortega, David Peñuela, José T. Sánchez, Miguel Arguello, Félix Gómez Forero, Gilberto Vargas S., Carlos Villamizar y suplentes tales como: Hernán Pérez, Cecilia Vera, José Elías Rincón, Carlos Campos B., Pedro Sánchez y Juan B. Castillo (*Vanguardia Liberal*, 1974, p. 3).

Tabla 8. Gerente y Junta Directiva de Transcolombia S.A. en 1975

Gerente	Suplentes	Junta Directiva
José María Aparicio (Reelegido)	Hernán Pérez Julio C Rosales Marcos Julio Ariza Víctor Medina Víctor Aparicio José N. Camacho Félix Gómez F.	David Peñuela Jorge R. Ortega José T. Sánchez Omar Bernal Luis E. Rueda Gilberto Vargas Rogelio Tarazona

Fuente: *Vanguardia Liberal*, 1975, p. 3

Acerca del último gerente, José María Aparicio estuvo en el cargo hasta 1978 y en 1980 es posesionado Fabio Alberto Hijuelos Aguilar. De acuerdo a la prensa local, había entrado a reemplazar al anterior gerente Orlando Torres Bretón, quien se había retirado para dedicarse a asuntos particulares (*Vanguardia Liberal*, 1980, p. 3).

Durante los primeros años de administración, la empresa contó con un surtidor de gasolina, “un gato mecánico gigante que levantaba los buses para hacerles mantenimiento”, una pequeña oficina, un escritorio para la secretaria del gerente, un despachador y un jefe de tráfico, unidades que se ubicaron al frente⁶⁴ de un antiguo lote en donde se encuentra localizada la empresa actualmente, es decir en la carrera 15 #13-86 de esta ciudad (Transportes Colombia S.A., 2019).

Con la aprobación del Estatuto Nacional de Transporte y los requisitos solicitados por el Intra, la empresa planteó un mejoramiento de las instalaciones físicas para aprobar su licencia de funcionamiento, que refirieron al buen estado de los talleres de reparación, almacén de repuestos y la adjudicación de terrenos valorados en 400.500 pesos para la construcción de un nuevo terminal, en el que se cimentarían oficinas propias, una almacén de repuestos, estación de servicio, taller de mantenimiento y terminal de rutas, sitio en el que se guardarían el 50% de los autobuses incluyendo servicios como lavado y engrase.

Los beneficios que recibieron los socios de Transcolombia S.A. correspondieron a créditos para reparaciones a un costo menor del 40% en talleres particulares referente a reparación de caja de velocidades y cambio de disco clutch “clesh”, además de la aprobación

⁶⁴ Según el diario *Vanguardia Liberal*, en su artículo “35 años cumple Transcolombia”, la empresa estuvo ubicada en la Carrera 15 # 3-83 de Bucaramanga (*Vanguardia Liberal*, 1976).

de créditos para repuestos, combustibles y mantenimiento junto a un apoyo del 50% por parte del fondo de accidentes para cualquier daño en el vehículo.

En 1972, la empresa contaba con 26 empleados del sector administrativo y 130 conductores asalariados⁶⁵, todos los cuales estaban inscritos al seguro social y caja de compensación familiar. Los sueldos de los conductores devengaban el 20% del producido bruto, vacaciones y prima según el Código Sustantivo del Trabajo (*Vanguardia Liberal*, 1972, p. 1).

De otro lado, al pertenecer los accionistas a la Cooperativa de Suministros y Transportadores de Santander Limitada (Coosutas Ltda.), se permitió un aumento del cupo de vehículos pasando a un total de 350 unidades, siendo ésta cooperativa la encargada de la importación del parque automotor y repuestos de diferentes marcas en óptima calidad (*Vanguardia Liberal*, 1972, p. 1).

En el transcurso del mismo año se proyectó una “fuerte inversión monetaria”, que se invertiría en la construcción de estaciones de servicio y talleres de mantenimiento en una superficie de 1.733 m² cuyo valor sobrepasaba 1.000.000 de pesos. Asimismo, en colaboración de la Corporación Financiera de Santander se aprobó un préstamo de 400.000 pesos para la construcción de una planta de reencauche y en apoyo de la firma Gaseosas

⁶⁵ Cuando las empresas no eran propietarias del parque automotor sino afiliadoras, la posibilidad de firmar un contrato con la empresa, tal como lo establecen las leyes laborales era una opción determinada por la empresa o cooperativa. Desde 1959 existían leyes que obligaban a las empresas a firmar un contrato con los conductores, empero “como es tradicional del gremio” no se cumplía, sino que se adaptaba a la necesidad de los empresarios y propietarios. Aunque no se cumplía esta contratación, para la renovación de las licencias de funcionamiento de las empresas, debían presentar una nómina con sus conductores afiliados. En otras empresas o cooperativas, los contratos eran opcionales y dependían de la voluntad del propietario, quien debía correr por su cuenta los gastos de seguridad social (Montezuma, 1996: 162-163).

Hipinto se planeaba construir una cafetería para los transportistas, en la que se invertirían 50.000 pesos (*Vanguardia Liberal*, 1972, p. 16).

Conocida la “fuerte inversión monetaria” que se realizaría a la empresa, está se vio plasmada en noviembre de 1973 al inaugurarse una moderna estación de servicio, cuyos trabajos tuvieron un costo de 2.000.000 de pesos, incluyendo servicios de mantenimiento para los automotores (*Vanguardia Liberal*, 1973, p. 3).

Los servicios que prestaba la empresa para sus autobuses correspondieron a mantenimiento, compra de repuestos y co-garantías a propietarios de autobuses para la financiación de vehículos o carrocería mediante la reposición del equipo ante entidades bancarias y comerciales. Parte de las actividades comerciales que ofrecía Transcolombia obedecieron a la condición de accionista que tenía dentro la empresa cooperativa Coosutás Ltda., el cual representaba un 90% en su totalidad. De esta manera, al haber estado afiliado la mayoría de los socios a esta cooperativa permitió a Transcolombia la importación de un nuevo parque automotor representado en capitales valorados en más de 10.000.000 de pesos además de ofrecer el suministro de insumos de diferentes marcas, a un bajo costo y en óptima calidad (*Vanguardia Liberal*, 1976).

Imagen 2. Primer autobús de Transcolombia S.A.



Fuente: *Vanguardia Liberal*, 1976, p. 6

Desde la creación de la empresa hasta 1980, Transportes Colombia S.A. contó con un gerente, una junta directiva con su respectivo presidente y suplente, asamblea de accionistas, personal administrativo y conductores.

Siguiendo los noticiarios de la prensa *Vanguardia Liberal*, se percibió que los gerentes Jaime Enrique León Sarmiento y José María Aparicio se mantuvieron en constante reelección, así como de la junta directiva, visto que los socios se conservaban en la junta o se posicionaban como suplentes, por lo que se mantenía la misma asamblea de accionistas.

El gerente estuvo encargado del mejoramiento de las instalaciones físicas, la prestación del servicio, el aumento de las tarifas y negociaciones con el Instituto Nacional de Transporte ante las medidas que consideraba el gerente como irregulares, por ejemplo, la aprobación de rutas a otras empresas, restricciones del servicio o igualdad de requisitos para la aprobación de licencias de funcionamiento como en la renovación del parque automotor.

En este periodo también se pudo notar que el gerente se mantuvo en constante discusión y conciliación entre los choferes que laboraban dentro de la empresa, así como los sindicatos⁶⁶, que los apoyaban en el proceso de concertación de laudos arbitrales⁶⁷ respecto al aumento de salarios y pagos de horas extras.

Imagen 3. Terminal de Transportes Colombia S.A.



Fuente: *Vanguardia Liberal*, 1972, p. 7

⁶⁶ Guerrero Rincón señala el periodo de 1930 a 1983 varios cambios en el movimiento sindical santandereano. Durante este lapso se constituyeron tres federaciones: Federación de Trabajadores de Santander FESTRA (1949), Unión de Trabajadores de Santander UTRASAN (1966) y Federación de Trabajadores Libres de Santander FETRALSA (1982). A partir de la creación de estas federaciones se produjo un proceso de unión entre las tres anteriores y de los sindicatos independientes que se denominaron Unión Social de Trabajadores de Santander USITRAS. Además de crearse estas federaciones, el periodo de 1930 a 1982 estuvo marcado por la competencia de las tres federaciones en el sentido de contar con mayor número de sindicatos asociados. Por último, el autor divide este lapso en dos subperiodos. El primero (1930-1982), estuvo marcado por la constitución de sindicatos sin un marco jurídico apropiado, la influencia de ideas católicas y comunistas, la violencia y la persecución política. En el segundo (1961-1982), se ampliaron las influencias ideológicas dentro del sindicalismo, la consolidación de sindicatos independientes sin afiliación a una federación, la realización de huelgas y la participación en movimientos cívicos y populares (Guerrero Rincón, et al., 2005: 67-68).

⁶⁷ El arbitraje es una “figura centenaria” en el ordenamiento jurídico colombiano, que surgió como una instancia procesal independiente autorizada por el Estado, cuya finalidad radica en que personas especializadas en la materia resuelvan controversias sobre derechos de libre disposición que son presentadas por sujetos que acuerdan o pactan como árbitros a través del arbitraje y no los jueces por vía judicial estatal quienes diriman las controversias arbitrales. Solo hasta 1970 había comenzado a utilizarse el vocablo Laudo Arbitral en una norma de carácter legal. Antes del uso de este vocablo, la decisión arbitral se le denominaba Sentencia Arbitral (Pérez Solano, 2017: 261).

En relación a sus conductores, la empresa organizó conferencias para capacitarlos en aspectos afines a las relaciones humanas, introducción de mercados y relaciones públicas (*Vanguardia Liberal*, 1970, p. 5). En 1972, el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) organizó capacitaciones de 30 horas a 20 conductores, con el objetivo de educar al conductor y que brindase un trato mejor a los usuarios en un lapso de dos semanas (*Vanguardia Liberal*, 1972, p. 16).

Desde 1970, la empresa ya contaba con laudos arbitrales entre los conductores apoyados por el Sindicato de Choferes Asalariados de Santander y UTRASAN⁶⁸, hechos que eran comunicados por los voceros de los sindicatos ante el Ministerio de Trabajo (*Vanguardia Liberal*, 1970, p. 12). Una vez conocido el incumplimiento del laudo arbitral, un funcionario del mismo ministerio tenía la función de visitar la empresa para conocer a fondo el problema y realizar su debido seguimiento. En su mayoría, estas problemáticas se relacionaron con el reajuste salarial y pago de prestaciones sociales a conductores (*Vanguardia Liberal*, 1970, p. 3).

Con la visita del representante de Ministerio de Trabajo se programaba una reunión entre los directivos de la empresa para solucionar el diferendo obrero-patronal, que culminaba en la firma un nuevo laudo en el que pactaban las obligaciones que cumpliría la empresa según lo acordado con los conductores (*Vanguardia Liberal*, 1970, p. 3).

Si bien, se conocía la aprobación de un laudo arbitral antes de 1970, en 1975 los conductores continuaron protestando por los bajos salarios y en vista de haber destituido

⁶⁸ La Unión de Trabajadores de Santander (UTRASAN) se fundó el 24 de octubre de 1949, conformado por 12 sindicatos: los sindicatos de agricultores de San Joaquín, San Gil, Guadalupe, Mogotes, Zapatoca, Vélez, Floridablanca y los sindicatos de trabajadores de Mogotes, Guanentá, Zapatoca, Charalá y Barichara (Guerrero Rincón et al., 2005: 59).

algunos conductores, fue comunicado nuevamente el problema al Ministerio de Trabajo (*Vanguardia Liberal*, 1975, p. 13).

En 1976, se firmó otro acuerdo arbitral aprobando 25 pesos diarios y el restablecimiento de los conductores destituidos, acuerdo aprobado en el Tribunal de Arbitramiento organizado por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (*Vanguardia Liberal*, 1976, p. 11).

Al aprobarse este laudo, el gerente de Transcolombia José María Aparicio, aclaró que si un conductor movilizaba 1000 pasajeros ganaría el 20% es decir 200 pesos, y si era día dominical o feriado el 25% que equivaldría 250 pesos. En caso que los propietarios que no estuviesen en capacidad de mantener el porcentaje a menos que el gobierno nacional autorizara una nueva tarifa de servicio, la empresa terminaría siendo liquidada a menos que se aprobaran nuevos aumentos en la tarifa de servicio, que permitiesen solventar las alzas en los combustibles e insumos, por ello la empresa buscó cambiar el sistema salarial basado en el porcentaje producido bruto al sistema de valores por pasajero movilizado (*Vanguardia Liberal*, 1976, p. 1).

Con el comunicado emitido por el gerente, los choferes manifestaron no estar a “disposición de aceptar las pretensiones de Transcolombia”, por lo que se convocó a una huelga decretando un cese de actividades para exigir los puntos acordados en el laudo arbitral que se había firmado, ya que ante dicho comunicado la empresa no pagaría el salario básico y el porcentaje establecido sino aumentaban las tarifas de servicio (*Vanguardia Liberal*, 1976, p. 3).

Una vez acordada la huelga, al día siguiente se sostuvo una reunión entre los directivos de Transcolombia, el alcalde de Bucaramanga Alfonso Gómez Gómez, el director

del Intra regional Carlos Trujillo y el director de tránsito Aquiles Torres Bretón, acordando cumplir con lo pactado (*Vanguardia Liberal*, 1976, p. 1).

Finalmente, para 1980, con el nombramiento del ingeniero industrial Fabio Hijuelos Aguilar como gerente, manifestó la “necesidad de incorporar nuevos conceptos de ingeniería dentro del transporte y particularmente en su aspecto operativo” relacionando las variables económicas y productivas de la empresa a largo plazo (*Vanguardia Liberal*, 1980, p. 3).

Desde 1972, la empresa Transportes Colombia S.A. abastecía 6 rutas de transporte: Álvarez- La Joya, Chapinero, La Feria, Gaitán, Café Madrid y Carrera 21 (*Vanguardia Liberal*, 1972, p. 10). En 1973 se adjudicó la ruta Valencia Lagos (*Vanguardia Liberal*, 1973, p. 1) y en 1977 la ruta Zapamanga- Centro- Estadio (*Vanguardia Liberal*, 1977, p. 13).

Para 1973, el gerente de Transcolombia Rafael Lizarazo, presentó una propuesta para prestar un servicio de transporte nocturno, cuyas rutas serían radiales en el horario de 9:30 a 11:30 pm. en sentido oriente-occidente y de norte-sur con la intención de prestar acceso a los barrios más alejados de la ciudad (*Vanguardia Liberal*, 1973, p. 3).

Esta propuesta se mantuvo en proceso, al atribuir el Intra regional que el proyecto necesitaba estudios para el que se requería información por parte de colegios, universidades, asistentes de espectáculos nocturnos durante un lapso de prueba de dos meses y reforzando la seguridad para usuarios, transeúntes y conductores (*Vanguardia Liberal*, 1974, p. 1).

Cabe agregar, que la implantación del servicio nocturno causó dudas por parte del alcalde Alfonso Gómez Gómez, al manifestar que el 10% de la población utilizaría este servicio debido a que Bucaramanga no era una ciudad nocturna, no obstante, había sitios marcados donde se necesitaba viajar de noche (*Vanguardia Liberal*, 1976, p. 3).

Ante las dudas, solo se aprobó una ruta nocturna para Transcolombia, el recorrido Café Madrid-Chapinero (*Vanguardia Liberal*, 1976, p. 3) (Ver Anexo 6).

Había sectores que solicitaron extender el recorrido de las rutas como el barrio San Miguel, al solicitar ampliar el recorrido de Chapinero (*Vanguardia Liberal*, 1970, p. 3); el barrio Kennedy al exigir que la ruta Café Madrid extendiese su trayecto por dicho sector (*Vanguardia Liberal*, 1970, p. 3); el barrio San Cristóbal en 1975 (*Vanguardia Liberal* 1975, p. 7) y el barrio los Colorados en 1978 (*Vanguardia Liberal* 1978, p. 8).

Transcolombia fue la primera empresa que se creó en Bucaramanga, la cual prestó servicio en la zona norte y centro desde 1945. En su mayoría, los socios eran propietarios de vehículos y tuvieron el propósito de elevar su capital social. Con la aprobación del estatuto de transporte, la empresa invirtió en el mejoramiento de sus instalaciones físicas para contar con su propio taller de mantenimiento y suministros para realizar el mantenimiento propio de los autobuses. La asociación que tuvieron algunos socios a la cooperativa Coosutás facilitó a sus socios la importación de repuestos, insumos o reposición del automotor. Con el cumplimiento de los requisitos exigidos por el Intra se aprobó su licencia de funcionamiento y la prestación de rutas urbanas que estuvieron orientados hacia los barrios del norte cuyos recorridos eran extensos ante la necesidad de transitar por zonas en las que carecía el servicio.

La empresa Transcolombia contó con conductores asalariados que tuvieron acceso al pago de salario básico y seguridad social, sin dejar de lado a los propietarios de vehículos, quienes también se desempeñaron como conductores.

Durante la década de 1970, el gerente sostuvo discusiones con los conductores apoyados por sindicatos en problemáticas que se relacionaron con el aumento salarial, pago de horas extras aprobando entorno a este tema 2 laudos arbitrales en su totalidad.

Parte de las razones que atribuyó el gerente respecto a esta cuestión refirió a las alzas en los precios de los combustibles e insumos, contexto por el que señaló que si aprobaba dicho aumento salarial terminaría en quiebra la empresa si no era efectuado un cambio en el sistema salarial. Cabe señalar que la empresa Transcolombia afrontó el aumento en el precio de los combustibles a causa de los shocks petroleros que acaecieron durante la década de 1970. José María Aparicio quien estuvo en el cargo de gerente, representó al departamento de Santander en las negociaciones sobre el aumento de tarifas a razón de los aumentos en los costos de operación y apoyó el cese de actividades acordados a nivel nacional.

3.2. Unión Santandereana de Transportes Urbanos S.A. (Unitransa)

La empresa Unión Santandereana de Transportes Urbanos S.A. (Unitransa) surgió de la unión de tres empresas de transporte urbano tales como: La Pedregosa, Parque Romero y Transportes Urbanos Palonegro, asociación que se pactó el 1 de octubre de 1971 (Unitransa S.A., 2019).

Imagen 4. Logo actual de la empresa Unitransa S.A.



Fuente: <https://unitransa.com/>

Acerca de sus empresas predecesoras: la empresa Parque Romero, contó con una asamblea de accionistas cuyo gerente era Luis Eduardo Corzo y contaba con un sindicato cuya filiación era el Sindicato de Choferes Asalariados de Santander (Vanguardia Liberal, 1971, p. 3) y Transportes La Pedregosa, contaba con 135 buses amarillos que cubrían seis

rutas, que se dirigían al sector sur de la ciudad y los barrios Provenza y Diamante, cuyas vías de dichos sectores encontraban en mal estado (*Vanguardia Liberal*, 1971, p. 1).

En 1971, El Comité Pro-Unificación de Transporte de Buses Urbanos de Bucaramanga anunció una reunión dirigida a los propietarios de buses de las diferentes empresas de transporte, cuyo objetivo era la constitución la empresa Unión Santandereana de Transportes Urbanos S.A., llamamiento que realizó el comité ante los requisitos exigidos en el Estatuto Nacional de Transporte, los cuales no tenían la mayoría de las empresas y sin ellas no podrían incorporarse a la prestación del servicio urbano.

Entre los requisitos que solicitaban para incorporarse a la empresa eran: 1) adquirir una acción por 1.600 pesos pagados en dos cuotas, la primera al inscribirse y la segunda a los 30 días siguientes; 2) asociarse a la Cooperativa Coosutás⁶⁹ mediante la adquisición de acciones o el valor que la asamblea considerase conveniente; 3) ser propietario de un bus y encontrarse afiliado a cualquier empresa existente; 4) presentar al momento de la inscripción la tarjeta de propiedad del vehículo y la credencial de la empresa a la cual se encontrase trabajando y 5) llegar puntual a la reunión, pues se realizaría el nombramiento de la junta directiva ante el Instituto Nacional de Transporte (*Vanguardia Liberal*, 1971, p. 12).

Una vez efectuada la reunión, el 15 de agosto del mismo año, se anunció la constitución de la empresa a la cual asistieron aproximadamente 220 socios, lo que permitió

69 Según el estudio de Jiménez López, la Cooperativa de Suministros y Servicios para los Transportadores de Santander Ltda. (Coosutás) se fundó el 26 de noviembre de 1965 y obtuvo su personalidad jurídica en 1966. El objeto de la cooperativa era: a) “suministrar combustibles, lubricantes, repuestos, accesorios y servicios a los vehículos del transporte público”; b) “importar para los socios todos los vehículos, repuestos y demás elementos necesarios para la prestación del servicio”; y c) “servir de intermediario con entidades similares” (Jiménez López, 1969).

el primer nombramiento de una directiva provisional, un revisor fiscal y suplente (*Vanguardia Liberal*, 1971, p. 1).

Aunque se había constituido la empresa Unitransa S.A., la prensa local informó que aún continuaban abiertas las inscripciones para aquellas personas que estuviesen interesadas en hacer parte de la organización, quienes debían contar con los requisitos previamente solicitados (*Vanguardia Liberal*, 1971, p. 3).

La nueva organización empresarial contaba con aproximadamente 440 autobuses que pertenecieron a las empresas Parque Romero, Palonegro y la Pedregosa al desaparecer jurídicamente con la resolución que había emitido el Instituto Nacional de Transporte.

Esta resolución manifestaba que aquellas empresas que no tuviesen las condiciones necesarias que exigía el estatuto no podían cubrir las rutas urbanas que necesitaba la ciudad, cuya solución inmediata “que se había especulado” para acoger las reglamentaciones solicitadas por el Intra era la fusión de las ya existentes, sin embargo, ésta se rechazó y se contempló la constitución de una nueva empresa. Cabe agregar que las asambleas de accionistas de las empresas Parque Romero, Palonegro, la Pedregosa “acogieron unánime dejar en libertad a sus socios y liquidar las entidades” (*Vanguardia Liberal*, 1971, p. 3).

Sobre su fecha de constitución, aunque no se encuentra bien definida, la prensa local señaló el 3 de octubre de 1971, mediante escritura pública N° 3.370 registrada en la Notaría Tercera de la ciudad cuya sociedad se denominó “Unión Santandereana de Transportes Urbanos” con capital valorado en 3.000 pesos, 448 acciones y una licencia de funcionamiento aprobada el 24 de noviembre de 1971 con Resolución N° 109 firmada por el director general de Intra Rubiel Valencia Cossio.

La primera sede de la empresa estuvo ubicada en la Calle 28 N° 24-75, que posteriormente se ubicó en la Carrera 27 N° 62-10 en la Puerta del Sol y después se trasladó a la Calle 45 N° 1-28 donde se ubicaron las estaciones de servicio (*Vanguardia Liberal*, 1980, p. 15).

El primer gerente elegido por la Asamblea de Accionistas fue Luis Eduardo Sánchez y presidente de la Junta Directiva a Gerardo Rivero, quien señaló que “solo nos anima el deseo de darle cumplimiento a lo estipulado en el Estatuto Nacional de Transporte y prestarle un servicio” de transporte a los usuarios (*Vanguardia Liberal*, 1971, p. 3).

Una vez creada la Unión Santandereana de Transportes Urbanos S.A. en 1971 se constituyó la primera junta directiva provisional conformada por:

Tabla 9. Gerente y Junta Directiva de Unitransa S.A. en 1971

Gerente	Junta Directiva Provisional	Revisor fiscal
Gerardo Ribero	Rito A. Roa	Julio Enrique Carreño
Luis Eduardo Sánchez, Presidente de la Junta Directiva	David Peñuela	Suplente
	Gerardo Ribero	Raúl Valbuena
	Rodolfo Tarazona	
	José Vesga	
	Isidro Mantilla	
	José Miguel Jiménez	
	Suplentes	
	Manuel Castrillón	
	Darío Reyes	
	Luis Eduardo Corzo Hernando	
	Arciniegas Gonzalo Rodríguez	
	Saúl Soto	
	Benjamín Villamizar	

Fuente: *Vanguardia Liberal*. 1971, p. 1

Para el periodo 1972 a 1973, se eligió una junta directiva, integrada por Reynaldo Tovar como presidente de la junta directiva, Saúl Peña Serrano como Vicepresidente y Suplentes a Luis E. Quintero, José del Carmen Becerra Ruíz, Luis Eduardo Sánchez y Luis Francisco Villamizar (*Vanguardia Liberal*, 1972, p. 16).

En 1975, José del Carmen Becerra Ruíz es ratificado como gerente de la empresa, quien había pertenecido años anteriores a la junta directiva y había presentado su renuncia, empero optó por tomar nuevamente el cargo. De acuerdo a lo expuesto por Becerra Ruiz, “ante ofrecimiento de un completo respaldo decidí continuar para emprender una nueva labor, ya que cuento con el apoyo total, con quien he trazado nuevas mejoras y reformas para el buen funcionamiento de nuestra sociedad” (*Vanguardia Liberal*, 1975, p. 3). La junta directiva de Unitransa solo se modificó hasta 1976, conformada por Hernán Serrano Parra como presidente, Horacio Gómez Gómez como Vicepresidente y suplentes a José A. Téllez, Ramiro Quintero, Antonio Pulido, Luis Eduardo Corzo y Pedro Moreno (*Vanguardia Liberal*, 1976, p. 3).

Una vez modificada la junta directiva, el cargo de gerente pasó a manos del ingeniero de vías y transporte Álvaro Mariño Contreras y presidente de la Junta Directiva a Hernán Serrano Parra además de incluir el cargo de presidente de la Comisión de Tráfico, que estaría a cargo del Ingeniero de Vías y Transporte Alfonso Peña. Parte del propósito de estos cambios, era la modificación de las rutas para los sectores del sur, así como su recorrido, pues tendrían un carácter funcional con una duración aproximada de 43 minutos, propuesta denominada ruta lineal planificada, que sería “la única en su género que [operaría] en Bucaramanga”. De otro lado, a través de la Corporación Financiera de Transporte, se adquirirían 35 unidades que sumarían en total 346 autobuses, con las que se desarrollaría la cobertura de las rutas mediante una planificación técnica (*Vanguardia Liberal*, 1976, p. 3).

En 1977 es elegido como gerente al ingeniero Saúl Ramón Vergel y la junta directiva que lo acompañaría, integrada por Aníbal Navas Delgado y Víctor Raúl Castro (*Vanguardia Liberal*, 1978). Aun cuando había sido nombrado a Saúl Ramón Vergel como gerente de la

empresa, éste renunció al mes siguiente para posesionarse en el cargo de subdirector de la Dirección de Tránsito de Santander (*Vanguardia Liberal*, 1978, p. 3).

Para 1979, Hernán Serrano es elegido presidente de la junta directiva de Unitransa, quien reemplazaría a Aníbal Navas Delgado y como Vicepresidente a Luis Francisco Villamizar, quien había estado vinculado durante años atrás. Hernán Serrano había sido miembro de la junta directiva entre 1977-1978 y buscó la reposición del parque automotor. Para el mes de abril, la empresa contaba con 346 autobuses con modelos recientes y 446 accionistas de los cuales 217 eran choferes asalariados y afiliados al sindicato Unimotor (*Vanguardia Liberal*, 1979, p. 3).

Con el cambio de presidente de la Junta Directiva, se eligió como nuevo gerente a José Miguel Jiménez Pinzón, quien había desempeñado cargos dentro de la organización y de la empresa de transporte La Pedregosa. Entre sus objetivos inmediatos era iniciar un “servicio de vivienda para los mismos trabajadores” además de mejorar el servicio de transporte dado que era deficiente (*Vanguardia Liberal*, 1979, p. 3).

Finalmente, en 1980, la junta directiva eligió a Jorge Acevedo como gerente, quien reemplazaría a José Miguel Jiménez. En cuanto a su trayectoria, fue egresado de la facultad de derecho del Universidad Santo Tomás y había ocupado otros cargos en otras organizaciones como la Federación Nacional de Distribuidores Derivados del Petróleo “Fendipetrol” de Santander, Asociación de Servicio ASES y otras empresas como “Cotrasur S.A.”. La propuesta de Jiménez era la realización de correctivos que permitieran “modernizar el concepto de lo que [era] transporte urbano”, establecer “un puente entre la empresa y los usuarios y un buzón de sugerencias para que la ciudadanía “nos [colaborase] con el aporte de sus ideas” (*Vanguardia Liberal*, 1980, p. 1).

Desde su constitución, la empresa Unitransa contaba con un capital inicial valorado en 1.600.000 pesos, se habían adquirido propiedades por más de 800.000 pesos que se invertirían en un lote de 3.700 m² donde se construiría una estación de servicio financiado por Terpel ubicada en el barrio Villabel. Los conductores contarían con un sueldo fijo aplicado a 10 horas máximo de trabajo y liquidando los domingos como dobles según lo establecido en el Código del Trabajo. Unitransa también gestionó un préstamo valorado en 400.000 pesos para la adquisición de una planta para el reencauche de llantas incluyendo la adquisición de 50 unidades mensual con la intención de reducir los costos de operación dado que este insumo era el que ocasionaba mayor coste para el propietario del autobús (*Vanguardia Liberal*, 1972, p. 9).

Solo hasta 1975, la empresa aumentó su parque automotor a 350 unidades, 404 socios, un capital pagado en 1.320.800 pesos y una oficina que inicialmente funcionó en el Carrera 27 en la Glorieta de la Puerta de Sol en un edificio de propiedad de la agremiación, pero se esperaba su sede propia en la Calle 45 N° 1-28, que incluiría un parqueadero para los autobuses (*Vanguardia Liberal*, 1975, p. 9).

Imagen 5. Autobús de Unitransa S.A.



Fuente: *Vanguardia Liberal*, 1977, p. 10

Desde la creación de la empresa en 1971 hasta 1980, Unitransa contó con una estructura administrativa que incluía el cargo de gerente, una junta directiva con su respectivo presidente, vicepresidente y suplente, asamblea de accionistas, personal administrativo y conductores. Es importante señalar que durante el periodo estudiado los socios que desempeñaron el cargo de gerente tuvieron una duración mínima de un año, lo que dificultó en cierta manera la ejecución de un proyecto general que permitiese mejorar las condiciones del servicio, así como de la empresa por parte del gerente. Aunque algunos gerentes renunciaron al cargo⁷⁰, los socios que pertenecían a la junta directiva se mantuvieron en el cargo dado que eran aquellos que tenían un porcentaje de inversión en la compañía a través del pago de acciones y de la afiliación de vehículos.

La mayoría de los miembros que conformaron la junta directiva de Unitransa habían sido socios de las empresas Parque Romero, La Pedregosa y Palonegro, quienes quedaron en libertad una vez liquidadas dichas sociedades para que pudiesen fusionarse entre sí y crear una nueva empresa de transporte para evitar la competencia desleal. Por ende, una vez creada Unitransa, la empresa tuvo un número de socios que logró superar los 400 accionistas en su totalidad (*Vanguardia Liberal*, 1971, p. 3)

De acuerdo al número de acciones que tuviese cada socio, éstos tenían la posibilidad de afiliarse otros vehículos propios, aunque algunos propietarios afiliaban autobuses a otras

⁷⁰ En 1975, José del Carmen Becerra, quien ocupaba el cargo de gerente presentó una renuncia de carácter irrevocable empero, su junta directiva solicitó la continuidad en el cargo (*Vanguardia Liberal*, 1976, p. 3) y 1977, Saúl Ramón Vergel renunció a la gerencia puesto que ocuparía el cargo de subdirector en la Dirección de Tránsito de Santander (*Vanguardia Liberal*, 1978, p. 3).

empresas de transporte, dado que debían contar con un cupo dentro de la empresa y contar con la autorización de Intra regional⁷¹.

Tanto en la empresa Transcolombia como Unitransa, mantuvieron socios en común al encontrarse asociados a empresas de transporte o cooperativas como Coosutás, sociedad que proporcionó a sus asociados el suministro de insumos, repuestos y reposición del parque automotor, por lo que su vinculación era importante al facilitar el mejoramiento y reparación del autobús.

Esta relación que sostuvieron los socios de Unitransa y Transcolombia con la Cooperativa Coosutás pudo haberse considerado como articulación empresarial, dado que compartían objetivos similares para aumentar la eficiencia en el servicio mediante el suministro de insumos u otros intereses que estaban acorde a las necesidades de los propietarios de los autobuses. Por ende, las empresas de transporte al tener los mismos propósitos, así como necesidades, en este caso la red empresarial que se desplegó entre Unitransa y Transcolombia con la Cooperativa Coosutás era de tipo horizontal visto que, mediante la cooperación, los asociados podían adquirir insumos a bajo costo a través de su afiliación y de acceder a créditos para reparación o reposición del automotor (Becerra Rodríguez, 2008: 32-38).

⁷¹ De acuerdo a los estatutos de Unitransa, el Parágrafo 1 del artículo 2 perteneciente al capítulo 2 que refiere a “capital, acciones y accionistas” señala que “por cada acción que un socio posea en la Sociedad [podría] llegar a adquirir la opción de incorporar a la empresa un vehículo de su propiedad para el servicio de transporte urbano, dentro del plazo y condiciones que se determine, si el INTRA o la entidad que en el futuro regule el transporte en Colombia [expida y reglamente] el cupo para el vehículo respectivo de conformidad y respetando la naturaleza jurídica, derechos, limitaciones y necesidades de la Sociedad según el Código de Comercio” (Unitransa S.A., 2018).

Unitransa fue la primera empresa en aprobar la licencia de funcionamiento, concedida posteriormente a la aprobación y aplicación del Estatuto Nacional de Transporte (*Vanguardia Liberal*, 1971, p. 12).

Entre los propósitos que tenía la empresa eran: acondicionar un equipo que brindara garantías al público; renovar automotores a través de su capital y créditos contraídos con la Corporación Financiera del Transporte y bancos; tecnificar las horas de trabajo; evitar las congestiones y sobrecupos; y prestar un servicio de transporte nocturno.

Sobre la situación salarial de los conductores, el sistema de pago⁷² se asignó mediante un sueldo fijo⁷³ con un total de diez horas de trabajo y se liquidarían los días domingos como doble, aunque la mayoría de los socios eran conductores y propietarios de su automotor.

El modelo de pago propuesto por la empresa a los conductores desde su constitución, mantuvo inconformidad entre los choferes que laboraban, por lo que el Sindicato Nacional de Choferes seccional Bucaramanga (Sindinalch)⁷⁴ solicitó al Intra la realización de una investigación al acusar a los directivos de la empresa “haber torpedeado la celebración de una convención colectiva de trabajo e igualmente violar sistemáticamente disposiciones

⁷² Los conductores empleaban varias formas de remuneración: a) al destajo por pasajero (cuando el propietario y el conductor fijan una suma por pasajero; cuando el conductor recibe una participación por pasajero transportado incluyendo salario y prestaciones; cuando el conductor o propietario cancela las prestaciones sociales a la empresa afiliadora y ; cuando el conductor tiene un grado de parentesco con el propietario), b) excedente o arrendamiento (cuando el conductor está obligado a entregar una suma determinada al propietario y a partir de esta suma el producido es para el conductor y; c) otras remuneraciones (cuando el conductor pacta el precio por pasajero transportado más bonificaciones a partir de número de pasajeros transportados) (Montezuma, 1996: 165-166).

⁷³ En 1979, la empresa Unitransa había fijado un sueldo básico de 130 pesos mensual, más el 12% de producto bruto en días normales y 21% en días dominicales y festivos (*Vanguardia Liberal*, 1979, p. 2)

⁷⁴ El Sindicato Nacional de Choferes tuvo reconocimiento de su personalidad jurídica con el numeral 1444 de diciembre de 1954 a nivel nacional y en 1978 comenzó a tener participación en Unitransa a partir del 22 de octubre al apoyar el rechazo manifiesto por parte de los conductores entorno a la supresión de los descansos compensatorios (*Vanguardia Liberal*, 1978, p. 3)

vigentes y acuerdos entre empresarios y trabajadores firmados con la supervisión del gobierno nacional” (*Vanguardia Liberal*, 1974, p. 8).

En 1977 se implementaron cursos de relaciones humanas para 392 conductores de la empresa, con horarios entre el sábado y domingo dividido en dos jornadas, iniciativa que tuvo el propósito de preparar al personal para brindar un buen trato a los usuarios. Los cursos fueron impartidos por profesores del Servicio Nacional de Aprendizaje SENA, con un total de 12 horas por turno, tanto en la mañana como en la noche (*Vanguardia Liberal*, 1977, p. 3).

Desde 1978 a 1980, los directivos de la empresa y los choferes se vieron en constante discusión debido al horario de trabajo que equivalía a diez horas diarias, el pago de horas extras y sus salarios, lo que causó huelgas⁷⁵ organizadas por los mismos conductores apoyados por sindicatos como Sindinalch y Unimotor⁷⁶ (*Vanguardia Liberal*, 1980).

Una de las propuestas de Unitransa era la demarcación de rutas, cuyo cubrimiento sería técnico, agilizando los horarios e incorporando un servicio nocturno desde la cinco de la mañana hasta las once de la noche (*Vanguardia Liberal*, 1971, p. 3). Otra propuesta era reducir el tiempo del recorrido, es decir diseñar rutas lineales que permitiese la movilización

⁷⁵ A nivel nacional, “La lucha entre los sindicatos y la patronal se recrudeció entre 1971 y 1980”, asociada a los descensos en los salarios registrados hasta 1977 y la represión política durante los gobiernos de Pastrana Borrero, López Michelsen y Turbay Ayala. Ante este contexto, los niveles de productividad redundaron empeorando las condiciones laborales y con ello, un mayor ritmo de trabajo, menores descansos y más accidentes. Cuando se intentaba introducir modificaciones en los procesos de trabajo, las luchas obreras se generalizaron, cuyo descontento laboral se manifestó en huelgas, paros, sabotaje a la producción, operaciones tortuga, ausentismo y desempleo cuando introducían cambios técnicos, repercutiendo en los niveles de productividad (Kalmanovitz, 1995: 500).

⁷⁶ El Sindicato Unión de Motoristas y Trabajadores de la Industria del Transporte Automotor de Colombia “Unimotor” tuvo reconocimiento de su personalidad jurídica con el numeral 0486 el 5 de marzo de 1971 a nivel nacional. Actualmente, cualquier persona que tenga participación en el sector del transporte puede afiliarse a esta asociación sindical y su sede se encuentra ubicado en la calle 43 No 12-18 del barrio García Rovira en la ciudad de Bucaramanga.

entre sectores como “para que una persona coja el bus del centro para ir a Sotomayor no tenga que primero ir hacia los barrios del norte” (*Vanguardia Liberal*, 1972, p. 9).

En 1972, la empresa contaba con las siguientes rutas: Modelo, Terrazas, Morrónico, Provenza, Mercedes, Reposo, Soto, Pan de Azúcar y Restrepo-Universidad (*Vanguardia Liberal*, 1972, p. 10). En 1976 se añadieron las rutas Florida-Autopista, Estadio, Villabel y se modificaron los recorridos Soto-La Joya, Modelo y Álvarez-Restrepo-Universidad (*Vanguardia Liberal*, 1976, p. 10).

Para 1977 se inauguró el recorrido Lagos-Centro-Estadio con un horario de 5:00 am. hasta 8:00 pm. con modernos automotores y permitiendo la prestación de un mejor servicio a los barrios del sur cuyos terminales se ubicaron en el Estadio Alfonso López y Lagos II. Este recorrido tenía un tiempo de 43 minutos y se consideraba ruta lineal al ser planificada por técnicos del Intra regional (*Vanguardia Liberal*, 1976, p. 3).

El servicio nocturno solo fue aprobado en 1978 para la ruta Soto-La Joya, mientras que otros recorridos se mantuvieron en proceso de aprobación tales como: Modelo y Lagos cuya tarifa tendría un costo de dos pesos (*Vanguardia Liberal*, 1978, p. 6) (Ver Anexo 6).

De acuerdo a las quejas y comentarios publicados por el periódico *Vanguardia Liberal*, los sectores que manifestaron inconformidad en el servicio fueron el barrio Terrazas, al atribuir los habitantes que los autobuses estaban “destartalados” y pasaban con muchos minutos de retraso, viéndose en la necesidad los usuarios de tomar un taxi ante la ausencia del servicio (*Vanguardia Liberal*, 1978, p. 3) y los habitantes del barrio el Diamante I, quienes notificaron que los conductores no cumplían con los recorridos establecidos (*Vanguardia Liberal*, 1980, p. 3).

Los habitantes del barrio Pan de Azúcar también manifestaron quejas sobre los conductores que se encontraban a cargo de los recorridos, quienes consideraban esta ruta como “ruinosa” y no rentable, por lo cual aparecían los autobuses cada hora en esta zona (*Vanguardia Liberal*, 1978, p. 15). Esta consideración era planteada por los ciudadanos visto que tenían conocimiento de los problemas que afrontaba Unitransa, Transcolombia, Cotrander y Transgirón sobre el aumento en los precios de los insumos y costos de operación, por lo que conductores de las diferentes empresas podían acordar la suspensión de actividades o de acortar los recorridos.

Es importante señalar que, hubo ocasiones en que los conductores de Unitransa acordaban cese de actividades sin previo aviso suspendiendo el servicio a los barrios, cuyas razones obedecían al pago de salarios y reglamentación de horas de trabajo, tal como ocurrió el 10 de mayo de 1978 al haber despedido a 3 conductores (*Vanguardia Liberal*, 1978, p. 3) y el 15 de agosto del mismo año por el pago de salarios y horas extra, empero, en éste último se acordó la suspensión de actividades dividiendo el servicio en dos jornadas (*Vanguardia Liberal*, 1978, p. 8).

Unitransa fue una de las empresas que se creó como producto de los cambios y normativas aprobadas por el gobierno para regular la actividad transportadora. A partir de dichos cambios, se suprimieron las empresas Palonegro, Pedregosa y Romero, cuyos socios se fusionaron permitiendo la constitución de la empresa así como inscribir el mayor número de socios posibles, lo que facilitó la inversión de capital, el aumento del parque automotor y con ello, la aprobación de la licencia de funcionamiento por parte del Intra Regional.

La mayoría de los socios no solo eran propietarios de los autobuses, también estuvieron asociados a la cooperativa Coosutas, cuya afiliación también les permitió acceder

a créditos para la compra o reposición del automotor e insumos. Aunque Unitransa contó con el mayor número de automotores, teniendo en cuenta que los socios eran propietarios y choferes sin dejar de lado la presencia de conductores asalariados, tal como sucedió en Transcolombia, la empresa Unitransa sostuvo discusiones con los conductores sobre los horarios de trabajo, el pago de salario básico, horas extras y porcentaje por pasajero movilizado. Durante las discusiones, los conductores contaron con el apoyo de sindicatos al acompañarlos durante las negociaciones hasta la concertación del laudo arbitral.

Unitransa prestó un servicio urbano en los barrios de la zona sur de Bucaramanga y en algunos sectores pertenecientes al municipio de Floridablanca debido a la cantidad de autobuses que tenía la empresa, condición que favoreció la adjudicación de rutas. Uno de los cambios que se efectuaron en el servicio correspondió a la reducción de los recorridos con el cambio de ruta radial por la lineal y la incursión de personal especializado en el tema de transporte en el cargo de gerente.

3.3. Transportes Girón S.A. (Transgirón)

Según la breve historia interna de la empresa de transporte oriunda de Girón, ésta se creó el 25 de noviembre de 1957 y se protocolizó mediante una escritura con el nombre de Empresa de Transporte Flota Girón Limitada, integrada por 15 socios cuyo objetivo era la atención del servicio público de transporte terrestre de pasajeros y carga mediante automotores que se movilizaban por la vía intermunicipal Bucaramanga-Girón, aprobada con la Resolución 1105 de 1954, emanada por la Superintendencia Nacional de Transporte y con un capital social valorado en 6.000 pesos (Transportes Girón, 2015).

Una de las razones del surgimiento de esta flota en el municipio de Girón era la necesidad que tenían los habitantes de movilizarse hacia Bucaramanga puesto que era el centro de intercambio económico más importante en el departamento de Santander. De otro lado, al haber estado integrada por quince socios, el capital social con el que se registró pudo haber estado representado en el número de autobuses con el que se prestaba el servicio además de transportar pasajeros y mercancía.

Imagen 6. Imagen de página oficial de Transportes Girón S.A.



Fuente: <https://www.colombia.com/turismo/prestadores-de-servicios-turisticos/i62521/empresa-de-transportes-giron-sa-transgiron>

Durante 14 años, la Flota Girón cubrió el servicio de transporte por la única vía que conectaba al municipio de Girón con Bucaramanga, cuyo trayecto representaba “un piso destapado, sinuoso” que llegaba hasta las inmediaciones donde se ubicaba el Aeropuerto Gómez Niño.

Cuando acaecían las temporadas de lluvia, la vía se hacía intransitable, situación que dificultó el tránsito de dicho trayecto y condicionó a los conductores pioneros a conducir con “paciencia” trasladando a través de parrillas especiales productos agropecuarios y cargas que los usuarios que debían llevar hasta la Avenida Quebrada Seca con Carrera 13, donde se ubicó el terminal intermunicipal durante muchos años atrás.

Solo la Flota Girón Ltda. cambió de razón social el 24 de diciembre de 1971 ante el notario único del círculo notarial, en la que acudió Luis Vesga Rodríguez socio fundador, los socios que la conformaban y ocho socios más, quienes constituyeron la empresa Transportes Girón S. A. con domicilio principal en el mismo municipio, cuyo objeto social siguió siendo el mismo, “el servicio de transporte terrestre automotor de pasajeros urbano, suburbano e intermunicipal entre la ciudad de Bucaramanga y Girón”, no obstante el transporte solo se limitó a pasajeros (Transportes Girón, 2015).

El cambio de razón social de la Flota Girón Ltda. a Transportes Girón S.A., estuvo relacionado con el proceso de conurbación y el incremento de actividades socios-económicas entre el municipio de Girón y Bucaramanga, motivo por el que se debía aumentar su parque automotor para proporcionar un mejor servicio acorde a la demanda de la época. De otro lado, su cambio de razón social coincidió con la aprobación del estatuto nacional de transporte puesto que, para prestar un servicio intermunicipal, su parque automotor no podía exceder ni disminuir lo autorizado por el Intra. Por ende, para aumentar el número de autobuses debía incrementar su capital social o integrar más socios a esta nueva sociedad.

Con la creación de la empresa y el proceso de conurbación entre Bucaramanga, Floridablanca y Girón, el gerente de la época David Rueda Herrera llevó a cabo la primera reforma estatutaria con la que se amplió el número de socios a un total de 28, quienes se destacaron Luis Vesga Rodríguez, José María Prada Gómez y Gregorio Martínez, quienes figuraron como socios fundadores de Transgirón (Transportes Girón, 2015).

A pesar de los cambios que se proporcionaron en esta empresa, la prensa publicaba quejas por parte de usuarios sobre el sobrecupo, condición del parque automotor y el deficiente estado de la autopista Bucaramanga- Girón (*Vanguardia Liberal*, 1977, p. 9). Por

ende, en 1977 Darío Gómez Espitia gerente de Transgirón, señaló que “[eran] muchas las cosas que se [escapaban] al control de la empresa porque [incumbían] exclusivamente a la vigilancia de los funcionarios oficiales como por ejemplo el estado de las vías” (*Vanguardia Liberal*, 1977, p.10), comentario que se atribuyó a la Dirección Administrativa de Valorización de Santander, dependencia que se encargó de la construcción y pavimentación de vías intermunicipales mediante la contribución de valorización (Mirama, 2017: 101)

En 1978 se eligió a Heriberto Durán Pérez como gerente, quien señaló que durante su administración “desde entonces, lo que [había] hecho [era] comprobar si realmente se [requería] o no un nuevo servicio de transporte intermunicipal para dicha población”, argumento que expresó el directivo ante las quejas que emitieron los habitantes de los barrios el Poblado y Santa Cruz ante el Intra sobre problemáticas que se presentaban constantemente en el servicio como la deficiencia del parque automotor y desorganización de la empresa, razones por las que los habitantes de estos barrios plantearon la inclusión de otra empresa para ampliar el servicio de transporte en todo el municipio de Girón (*Vanguardia Liberal*, 1979, p. 3).

En 1980 fue elegido a Alejandro Prada como gerente, quien se encargó de la inauguración de la sede de la empresa, que se localizó en el mismo municipio por la vía circunvalación (*Vanguardia Liberal*, 1980, p. 10).

Solo hasta ese año, la empresa Transportes Girón contó con sede propia, la cual se ubicó en el barrio Hoyo Caliente por la vía circunvalación, que incluyó oficinas, parqueadero, bodega, bomba de gasolina y lavadero de automotores (*Vanguardia Liberal*, 1980, p. 15).

La organización de la empresa Transportes Girón S.A. estuvo conformada por un gerente, socios, personal administrativo y conductores.

Desde su creación como Flota hasta su cambio de razón social a Transportes Girón S.A. la empresa prestó un servicio intermunicipal, que se caracterizó por trasladar pasajeros entre municipios, cuyos usuarios viajaban con productos agrícolas o comerciales que debían llevarse a Bucaramanga, ciudad en la que culminaban las rutas en el terminal de autobuses ubicado en la avenida Quebrada Seca.

Aunque la empresa había sido registrada con un servicio intermunicipal para pasajeros, los habitantes de Girón trasladaban normalmente sus productos agrícolas en los autobuses debido a que era el único medio de transporte más económico para llevar sus mercancías hacia Bucaramanga. Si bien funcionaba el servicio de taxi urbano, su servicio resultaba muy costoso para los usuarios.

Por otra parte, el movilizar pasajeros desde Girón hacia Bucaramanga era complejo, pues aún no se construía la autopista y la vía existente estaba en malas condiciones lo que perjudicaba a los automotores, los cuales ya eran obsoletos. Este deterioro del parque automotor había sido expresado por los usuarios periódicamente, por lo que era evidente que parte del deficiente servicio se debía al mal estado de los autobuses, cuyos vehículos eran aquellos que funcionaron inicialmente desde la fundación como Flota Girón y las dificultades económicas que tenía tanto la empresa como los propietarios de vehículos para realizar la reposición o cambio del automotor.

Posteriormente, con el cambio de servicio de transporte intermunicipal a urbano, la empresa Transgirón pudo solicitar el subsidio de transporte al no contar con suficientes recursos para efectuar la reposición del parque automotor (*Vanguardia Liberal*, 1977, p. 1). Parte de la aprobación del cambio de servicio se debió a la solicitud que realizó la junta de acción comunal del barrio el Poblado ante el Intra y la Dirección de Circulación y Tránsito

de Santander para que fuese reducida la tarifa de servicio de 3 pesos a 1,20 centavos tal como se había autorizado a la empresa Cotrander con la ruta hacia el barrio la Cumbre (*Vanguardia Liberal*, 1977, p. 9). Una vez conocida la solicitud, el Intra aprobó la reducción de la tarifa y comunicó a la CFT.⁷⁷ que fuese examinado el parque automotor para clasificar los autobuses según su modelo y poder asignar el respectivo subsidio (*Vanguardia Liberal*, 1977, p. 1).

Con la aprobación de la reducción de la tarifa de servicio, los conductores de Transgirón apoyados por la asociación Asotrans y transportistas manifestaron ante el Intra la molestia que tenían respecto a la obligación que tenía la empresa a prestar un servicio a pérdida aun conociendo que el trámite de los subsidios era demorado (*Vanguardia Liberal*, 1977, p. 1). Si bien se aprobó el subsidio a Transgirón, la CFT no contaba con dineros para costearlo por lo que no se pudo realizar la reposición del parque automotor y ante esta condición, los 22 autobuses que se encontraban en mal estado no pudieron repararse (*Vanguardia Liberal*, 1978, p. 13).

Respecto al precio del pasaje, en 1980 la empresa solicitó a la Asociación de Municipios del Área de Bucaramanga (AMAB) una evaluación de las tarifas de servicio a personas de escasos recursos, estudiantes y trabajadores, medida que se propuso ante las diferentes quejas recibieron por parte de los usuarios sobre el alza de 70 centavos entre lunes a sábado, medida que se atribuyó como un abuso para la población (*Vanguardia Liberal*, 1980, p. 15).

⁷⁷ Corporación Financiera del Transporte

Imagen 7. Autobús de Flota Girón



Fuente: <http://transgiron.com.co/>
[Último acceso: 25 de mayo de 2019].

En 1971, Transgirón contaba con dos rutas de transporte: Bucaramanga-Girón (*Vanguardia Liberal*, 1976, p. 8); Bucaramanga-Palenque-Café Madrid (*Vanguardia Liberal*, 1971, p. 10) y en 1974 se añadió la ruta hacia el Aeropuerto de Palonegro (*Vanguardia Liberal*, 1974, p. 1).

Con el cambio de servicio a urbano se redujo la tarifa de 3 pesos a 1,20 centavos ya que el valor del pasaje entre municipios tenía un costo mayor al categorizarse como transporte intermunicipal, empero, con la incapacidad de pago por parte de los habitantes, el deficiente servicio y la afluencia de pasajeros entre Girón y Bucaramanga, el Intra regional aprobó la petición ante las quejas que comunicaron las juntas de los barrios el Poblado y Santa Cruz (*Vanguardia Liberal*, 1977, p. 1). Pese a que cambiaron la tarifa de servicio, los recorridos tanto en su trayecto como en el tiempo se mantuvieron y no tuvieron algún cambio.

Otro de los cambios que tuvo el servicio correspondió al servicio nocturno, al aprobarse el recorrido Bucaramanga-Girón como ruta nocturna en 1976 con servicio hasta

las 10:30 pm. El propósito de la prolongación del horario era favorecer a las clases trabajadoras y estudiantes que realizaban cursos nocturnos, situación que los obligaba a pagar un servicio costoso para retornar a sus hogares (*Vanguardia Liberal*, 1976, p. 8).

Algunos problemas que sostuvo la empresa Transgirón se agudizaron en 1977, al manifestar los usuarios una constante inconformidad sobre el servicio en emisoras y quejas publicadas por la prensa local, por lo que el gerente de la época Darío Gómez Espitia, se vio en necesidad de explicar que parte de los problemas se debían a la falta de vigilancia por parte de funcionarios oficiales y sobre el equipo rodante, “la empresa [luchaba] por mantenerlo en la mejor forma pese a la carestía de los repuestos y de los servicios de mantenimiento” cuya solución solo se vería con el pago del subsidio al favorecer la renovación del parque automotor (*Vanguardia Liberal*, 1977, p. 24).

Desde 1975 hasta 1979, la mayoría de las quejas sobre el servicio de transporte público urbano a Girón correspondieron al sector del Poblado en relación a las tarifas, incumplimiento de horarios, parque automotor obsoleto y falta de control en el sobrecupo (*Vanguardia Liberal*, 1979, p. 3).

La empresa Transportes Girón se constituyó como una flota que movilizaba mercancía y pasajeros provenientes del municipio del Girón con destino hacia Bucaramanga. Con aplicación del estatuto nacional del transporte, la empresa debió cambiar su razón social para aumentar el número de socios, invertir capital, incrementar su parque automotor para cumplir con los requisitos que exigía el Intra, obtener su licencia de funcionamiento y continuar con la prestación del servicio que solo se realizaría para pasajeros y de carácter intermunicipal.

El proceso de conurbación que se había gestado entre Bucaramanga y Girón con el aumento de las actividades socioeconómicas y que posteriormente dio paso a una asociación de municipios trajo consigo un aumento en la afluencia de pasajeros, resultando ante dicho cambio, la prestación de un deficiente servicio puesto que el parque automotor era reducido y se encontraba en mal estado, condiciones que propiciaron la presencia del sobrecupo. De otro lado, las quejas de los usuarios sobre el servicio impusieron el cambio de servicio intermunicipal a urbano ya que el cambio de servicio reduciría la tarifa y permitiría el acceso a los subsidios de transporte, con el que se costearía la reposición o reparación de los autobuses.

Una vez modificado su servicio, la empresa redujo su tarifa de servicio y accedió al subsidio de transporte, no obstante, los pagos de este apoyo se retrasaron, causando inconformidad entre los propietarios y conductores al encontrarse laborando con un bajo margen de rentabilidad. Parte de la necesidad que tuvo Transgirón entorno al subsidio se debió al aumento de los insumos y costos de operación además de haber sido reducida su tarifa con el cambio de servicio intermunicipal al urbano.

A pesar de dichos cambios, que buscaban ser positivos para el servicio, la empresa mantuvo problemas relacionados con el sobrecupo, el mal estado parque automotor y demora en los recorridos.

El servicio que prestó Transgirón era indispensable al haber sido la única empresa que prestaba servicio en el municipio de Girón, cuyos recorridos eran extensos por el paso obligatorio que debía realizar en barrios de mayor afluencia y el reducido parque automotor, factores que afectaron el tiempo de recorrido que alcanzaron los 60 minutos incluyendo su camino por la autopista Bucaramanga- Girón cuyo estado era deficiente.

3.4. Empresa Cooperativa de Transportadores de Santander Ltda. (Cotrander)

Según el documento adjunto en la página oficial, que corresponde al acta de constitución de la empresa registrada en la Cámara de Comercio de Bucaramanga, el 25 de abril de 1967 se creó la Cooperativa de Transportadores de Santander Limitada según el decreto de N° 2908 de 1960.

Imagen 8. Logo actual de la empresa Cotrander Ltda.



Fuente: <http://cotrander.com/>

El acta de asamblea de constitución de la Cooperativa de Transportadores de Santander, acordó: “1) declarar constituida en esta fecha la sociedad que se denominará “Cooperativa de Transportadores de Santander Flota”, con domicilio en el municipio de Floridablanca, departamento de Santander, la cual inicialmente se [formó] por los socios que [firmaron] la presente acta”; 2) “aprueban los estatutos que han de seguir la sociedad, los cuales acompañan debidamente firmados por los miembros del consejo provincial de administración”; 3) la “integran conforme el resultado de la correspondiente elección del consejo provisional de administración”: gerente: José Álvaro Rueda y Suplente: Saúl García.

4) Se confiere poder al gerente provisional para que gestione ante la Superintendencia Nacional de Cooperativas el reconocimiento de personería jurídica e introduzca los miembros del consejo provincial de administración y modificaciones que indique la

superintendencia nacional de cooperativas. Los miembros que hicieron parte de esta cooperativa fueron 24 socios aproximadamente (Cotrander S.A., 2019).

En la empresa Cotrander se registraron los siguientes socios que conformaron la primera junta directiva:

Tabla 10. Gerente y socios de Cotrander en 1967

Gerente	Suplentes	Socios	
José Álvaro Rueda	Saúl García	Saúl García	Filemón Salas
		Ernesto Cárdenas	Carlos A, Castellanos
		Juvenal Rincón	Antonio Mantilla R.
		Rafael Mendoza	Luis Vega
		José Álvaro Prada	Manuel A. Díaz
		Roberto Riveros D.	Jorge Caballero
		Víctor Picón C.	Abdón Rincón
		Arnulfo Serrano	Mariano Abaunza
		José del C. Sánchez	Hernán Serrano
		José María Vargas	Jorge Moreno
		Matilde Caballero Rincón	

Fuente: <http://cotrander.com/wp-content/uploads/2019/03/3.-ACTA-DE-CONSTITUCION-COTRANDER.pdf>

La organización de la empresa Cotrander Ltda. estuvo conformada por un gerente, socios, personal administrativo y conductores. Ante la escasez de información respecto a los socios de la empresa, según la prensa local, desde 1975 hasta el año de 1980, el gerente de la empresa había sido Melvin Salamanca (*Vanguardia Liberal*, 1976, p. 3).

La empresa Cotrander estuvo ubicada en la Carrera 21 N° 28-55 (*Vanguardia Liberal*, 1973, p. 12) en Bucaramanga y a pesar que no se cuenta con información sobre sus equipos e instalación física, se conoce que tuvo una oficina administrativa, bodega y estación de servicio para efectuar el respectivo mantenimiento a los vehículos.

A diferencia de las empresas de transporte mencionadas como Transcolombia y Unitransa, la Cooperativa de Transportadores de Santander tuvo la misma caracterización

que la empresa Transgirón, al haber estado registrada como servicio intermunicipal ante el Intra regional. Posteriormente, la empresa Cotrander cambió la modalidad a servicio urbano, por lo que su misma condición le permitió modificar su tarifa de servicio y hacer parte de la cobertura del pago de subsidio para que pudiesen efectuar el respectivo mantenimiento y reposición del parque automotor.

Tal como había sucedido en Transgirón, en 1976 los habitantes de los barrios Lagos I, II, III, Ciudad Valencia, Villabel, La Cumbre y Molinos presentaron quejas ante el Intra por el deficiente servicio que recibían por parte de Cotrander respecto a la demora en el servicio, sobrecupo y mal estado del parque automotor (*Vanguardia Liberal*, 1976, p. 3). Una vez notificadas las quejas, el Intra regional en concordancia con CFT aprobaron el cambio de servicio intermunicipal a urbano junto a autorización del subsidio de transporte (*Vanguardia Liberal*, 1976, 13).

Aunque se aprobó este subsidio a los transportistas de Cotrander, tal como había acontecido en Transcolombia, Unitransa, Transgirón, su gerente Melvin Salamanca, manifestó la falta de cumplimiento de la CFT sobre el pago de subsidio, puesto que los transportistas estaban trabajando a pérdida sin la recepción del subsidio, impidiendo a su vez el aumento y renovación del parque automotor (*Vanguardia Liberal*, 1976, p. 3)

Tanto en Cotrander como Transgirón, tuvieron la misma precariedad al haberse constituido como pequeña empresa de transporte intermunicipal y debido al proceso de conurbación entre Floridablanca y Bucaramanga se vio en la necesidad de aumentar el número de autobuses para abastecer la afluencia de pasajeros y prestar un mejor servicio.

Sin embargo, la empresa Cotrander se vio impedida al no contar con un parque automotor que abasteciera a todos los usuarios, teniendo en cuenta que los autobuses estaban

obsoletos y en mal estado al haber sido aquellos habían funcionado desde la fundación de la cooperativa. Por ende, ante las quejas exteriorizadas por los habitantes de los barrios sobre el servicio, el Intra regional autorizó su cambio de servicio intermunicipal a urbano con el acceso al subsidio de transporte, medida que permitiría renovar y aumentar el número de autobuses para mejorar un mejor servicio.

Si bien se aprobó el cambio de servicio y del subsidio de transporte, el incremento en los costos de operación y los retrasos en los pagos de este apoyo económico impidieron aumentar el parque automotor y las quejas por parte de los usuarios de los barrios de Floridablanca acerca del deficiente servicio continuaron (*Vanguardia Liberal*, 1979, p. 15).

Imagen 9. Autobús de Cotrander Ltda.



Fuente: http://cotrander.com/?page_id=47891

La primera ruta que tuvo la empresa Cotrander fue el recorrido Bucaramanga-Florida, la cual se modificó en el año de 1979 especialmente en el tramo de la Diagonal 15 en sentido sur-norte con destino a la calle 47, con el propósito de disminuir el tiempo de recorrido, frecuencia y economizar el combustible (*Vanguardia Liberal*, 1979, p. 3). Posteriormente, en 1980 se adicionaron dos rutas más, el recorrido Caracolí-Centro-UIS y Bucarica-UIS-Centro al carecer de servicio el barrio Bucarica, Caracolí y algunos sectores ubicados en la zona sur (*Vanguardia Liberal*, 1980, p. 8). n

El mal servicio fue un problema constante desde la constitución de la empresa a razón del anticuado parque automotor y las dificultades que tuvo la cooperativa para incrementar sus autobuses y abastecer a los sectores del municipio de Floridablanca que necesitaban este servicio.

Por ende, al considerar las dificultades que tuvo Cotrander para prestar un buen servicio, entre los problemas que informaron usuarios se conocieron las quejas que exteriorizaron los habitantes del barrio Lagos I y II al atribuir desorganización en las rutas debido a la falta de control en la salida y llegada de autobuses al no registrar los tiempos que demoraban los conductores realizando los recorridos, incluyendo el sobrecupo y mal de estado de los autobuses (*Vanguardia Liberal*, 1975, p. 13). Entre los barrios del municipio de Floridablanca que se quejaron del mal servicio por parte de la empresa fueron: Lagos I, II, III, Ciudad Valencia, Molinos, La Cumbre y Villabel (*Vanguardia Liberal*, 1976, p. 3).

En 1976, el director del Intra regional Carlos Trujillo, informó la aprobación del subsidio para los autobuses de Cotrander solicitado ante la CFT para que se incrementara el parque automotor y crear una nueva ruta hacia al sector de Lagos ya que, al acrecentar el número de autobuses, la empresa lograría abastecer la zona y los barrios ubicados en el mismo sector (*Vanguardia Liberal*, 1976, p. 13).

Si bien, se aprobó el subsidio, éste no había sido sufragado, tal como lo manifestó el gerente Melvin Salamanca, al explicar que la falta de cumplimiento por parte de la CFT podía causar una parálisis del servicio debido a que los conductores de autobuses no podían “continuar laborando a pérdida. De otra parte, la situación había desanimado a los transportadores y la empresa no había podido atender la autorización dada por el Intra de

incrementar el parque automotor con 22 automotores nuevos” (*Vanguardia Liberal*, 1976, p. 3).

En el periodo de 1979 a 1980, los habitantes de los barrios de Floridablanca encabezado por Asociación de Vecinos o Juntas de Acción Comunal continuaron manifestando su inconformidad frente al servicio que referían a la trayectoria del recorrido y las frecuencias, además de abandonar los conductores las rutas asignadas una vez firmado el control del tiempo aludiendo los choferes escasez de gasolina.

Si bien, no puede justificarse el abandono de los recorridos por parte de los choferes de Cotrander, es importante exteriorizar que durante este periodo tanto a nivel nacional y local, los combustibles habían encarecido a causa de los shocks petroleros junto a otros efectos entorno al aumento de los costos de operación, reducción en las tarifas de servicio y retrasos en los pagos de subsidios por la CFT, acontecimientos que de una u otra manera pudieron inferir en las acciones que efectuaron los conductores durante los recorridos al trabajar en un bajo margen de rentabilidad.

La empresa también recibía quejas por parte de la Asociación de Vecinos del sector de Altamira, al atribuir que los conductores “son en su mayoría muy groseros y altaneros, e irresponsables, ya que cuando hace un reclamo actúan groseramente” (*Vanguardia Liberal*, 1979, p. 11). En cuanto al parque automotor, usuarios del barrio la Cumbre manifestaron que “la empresa [había] extendido sus rutas a otros sectores y el stock de autobuses [era] el mismo de siempre por lo que el servicio [empeoraba] día por día, ya que cuando se vara un [autobús] no se puede remplazar, conllevando a un excesivo sobrecupo en el siguiente autobús que lleva por fuerza mayor dos tiempos” (*Vanguardia Liberal*, 1980, p. 3).

Ante las numerosas quejas por parte de los representantes de los barrios de Floridablanca pudo evidenciarse la expansión urbana del municipio y el proceso de conurbación con Bucaramanga, así como la necesidad de transporte que tenían en estas zonas, motivo por el que los usuarios solicitaron al Intra la creación de rutas nuevas. Por otro lado, Cotrander no tenía el número de autobuses suficiente para crear recorridos en las zonas solicitadas y el estado del parque automotor era defectuoso, por lo que dichas condiciones permitieron notar la presencia de problemas entorno a la demora en los recorridos, frecuencias y sobrecupo.

Aunque el Intra exigió a las empresas de transporte un parque automotor en buenas condiciones para la adjudicación de rutas y prestación del servicio, durante la década de 1970 se mantuvieron retrasos en los pagos de subsidio por parte del CFT, además de haber aumentado los costos de operación con el encarecimiento de los insumos, lo que impidió al Intra suspender a las empresas por no cumplir con la normativa establecida además de haber sido Cotrander, la única empresa que suministraba este servicio al municipio de Floridablanca.

La empresa Cotrander fue la única cooperativa con carácter social cuyo objetivo era el traslado de pasajeros provenientes de Floridablanca con destino a Bucaramanga. Tal como sucedió en Transgirón, uno de los cambios que tuvo Cotrander con la aprobación del estatuto de transporte correspondió al cambio de servicio intermunicipal al urbano al presentar quejas los habitantes de los barrios del mismo municipio sobre el alto costo que pagaban por la tarifa de servicio, el deficiente servicio que prestaban y el sobrecupo, problemáticas que favorecieron la reducción de la tarifa de servicio y la aprobación del subsidio de transporte.

Con la aprobación del subsidio de transporte, la empresa Cotrander realizaría la reposición del parque automotor y la reparación de los autobuses que se encontraban en mal estado. Sin embargo, con el incremento de precios en los insumos y los retrasos en los pagos de los subsidios, el servicio que prestaba no era rentable para la empresa y conductores debido a que habían reducido su tarifa con el cambio de servicio intermunicipal al urbano y no contaban con los ingresos que recibían anteriormente.

Conocidos estos factores, el servicio no mejoró puesto que se mantuvo el sobrecupo debido a la falta de vehículos para cubrir las frecuencias, la mayoría de los autobuses eran obsoletos y había una falta de control en la salida y llegada de los autobuses por parte de la empresa y conductor, razón por la cual los recorridos se demoraban hasta sobrepasar los 60 minutos además de haber sido la única empresa que prestaba servicio en los barrios de Floridablanca.

CONCLUSIONES

El proceso de descentralización administrativa de Bucaramanga, que inició con la asociación de municipios y que posteriormente permitió la conformación de un área metropolitana evidenció un crecimiento urbano alrededor de Bucaramanga, Floridablanca y Girón, contexto que trajo consigo la necesidad de responder a la demanda de servicios públicos entre éstos, el transporte.

Con el evidente crecimiento urbano en Floridablanca y Girón, se debió efectuar a un cambio en el servicio de transporte y su radio de acción, puesto que el transporte que se prestaba era intermunicipal y con la afluencia de pasajeros hacia Bucaramanga debió clasificarse como servicio urbano, con el propósito de reducir la tarifa de servicio, aprobar el subsidio de transporte para que la empresa encargada incrementara el número de autobuses y prestar un mejor servicio en cada área municipal.

Siendo conocida la necesidad de responder a la demanda de servicio de transporte en Bucaramanga, Floridablanca y Girón, así como el deficiente estado en el que encontraba la malla vial, los proyectos de construcción de autopistas y planes de mejoramiento en calles y avenidas favorecieron a la prestación del servicio al mejorar el cumplimiento de los recorridos por parte de las empresas transportistas.

Parte los cambios que se desarrollaron en el transporte público urbano en Bucaramanga obedecieron a la necesidad de responder a los usuarios que requerían el servicio y el marco institucional que se proyectó para regular el sector del transporte, normativa que permitió exigir a las empresas de transporte la ampliación de su parque automotor y contar con una buena organización empresarial.

A partir de la propuesta de TPU para Bucaramanga, se reconoció que en otras ciudades latinoamericanas como el Área Metropolitana de Costa Rica y la ciudad de Guadalajara presenciaron problemas similares respecto al extenso recorrido de las rutas, las cuales podían sobrepasar los 90 minutos a razón del paso obligado que debían realizar en la zona centro junto a otros problemas relacionados con la malla vial, prestación del servicio y falta de planeación.

De otro lado, se evidenció que el transporte público de Toluca tuvo ciertas similitudes al sistema que se desarrolló en Bucaramanga, al plantear el gobierno nacional una política de transporte y lineamientos para la organización y funcionamiento de las empresas de transporte incluyendo la prestación del servicio, tarifas y rutas. Aunque las dos urbes han contado con procesos históricos y urbanos totalmente diferentes, se evidenció que, durante la década de 1970, las dos ciudades tuvieron problemáticas respecto al incremento tarifario. En el caso de Toluca, los transportistas impusieron tarifas y el servicio se deterioró, por ello, el Estado a través de políticas impuso una estructura tarifaria, empero los transportistas conservaron sus prácticas rudimentarias basadas en la experiencia sin tomar en cuenta el criterio académico (Jiménez Jiménez, 1996: 144-145).

En cuanto a Bucaramanga, las problemáticas que se generaron entorno a las tarifas incumbieron a los aumentos en los precios de los combustibles y los costos de operación. Si bien se elaboró una política para regular el transporte público urbano, el incremento de las tarifas dependía del aumento en el costo de la gasolina, los pagos del subsidio y la capacidad que tenían las empresas de transporte para sufragar los costos de operación.

El transporte público urbano ha sido una de las actividades de gran importancia para Bucaramanga al ser uno de los medios que ha permitido el traslado de pasajeros en zonas

industriales y comerciales, así como la movilidad de personas entre Bucaramanga y los municipios de Floridablanca y Girón. Por ende, el transporte público en esta ciudad ha permitido la movilidad de sus habitantes y el desarrollo de sus actividades socioeconómicas o cualquier razón por la cual el usuario requiera movilizarse.

Históricamente, a través de las rupturas industriales (1870 a 1970), el crecimiento económico, la innovación y el sistema de producción entre empresas orientaron la inclusión del transporte y las comunicaciones en el mercado nacional e internacional. De esta manera, los cambios técnicos, tecnológicos y de productividad introdujeron cambios en la gestión al incorporar un sistema de administración, cambiando la gestión de las empresas patronales por la gerenciales apoyado por departamentos dirigidos por ejecutivos asalariados (López & Valdaliso, 2003: 21)

Por empresa y en este caso el transporte urbano, puede señalarse como aquella unidad que cuenta con una organización y estructura en la que se adicionan aspectos de coordinación para la realización de actividades como el traslado de pasajeros. Así mismo, esta empresa debe contar con un equipo de explotación y conocimientos sobre su actividad, la dinámica de su mercado y las necesidades de los usuarios. Por ello, una empresa puede reflejarse como un acto de producción, dado que se produce la prestación de un servicio como el transporte de pasajeros.

Tal como lo menciona Chandler, después de la segunda guerra mundial, los medios de transporte tomaron el lugar de la gran empresa, lapso en el que las líneas de camiones, autobuses y taxis requirieron operaciones e inversión y las pequeñas empresas, comenzaron a competir eficientemente con las grandes e incluso con el transporte a distancia (Chandler, 1987: 489-490).

A nivel nacional y en Bucaramanga, los medios de transporte tomaron preponderancia durante la década de 1970 a razón de la desorganización que había en el transporte y la necesidad del gobierno por la elaboración de normativas que permitiesen regular esta actividad. Por ende, con el estatuto de transporte y la aplicación del mismo por parte del Intra, las empresas de transporte debieron cumplir con lo establecido en el reglamento y mejorar las condiciones de sus instalaciones físicas y parque automotor, para ser autorizados por el Estado y prestar su servicio.

El TPU en Bucaramanga estuvo integrado por un marco institucional conformado por el Estatuto Nacional de Transporte Terrestre Automotor, el Código Nacional de Tránsito Terrestre y sus instituciones, el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, el Ministerio de Minas y Energía y el Instituto Nacional de Transporte, entidades que se encargaron de intervenir en el sector transportista y regular a las empresas de transporte urbano.

Uno de los propósitos del Estatuto Nacional de Transporte era la intervención del Estado en la actividad transportista debido a la deficiente organización que tenían las empresas y la falta de principios básicos de administración. El ejecutor de la normativa le correspondería al Intra, que se encargaría de exigir su cumplimiento, vigilar y controlar la organización de las empresas y el transporte terrestre en general.

Parte del propósito del reglamento, era el desconocimiento que tenía el gobierno sobre las empresas que funcionaban en el país y mejorar el sistema administrativo básico que tenían. Samper señala que la aprobación de este reglamento era poner término a la anarquía y el abuso por parte de empresas fantasmas que establecieron un sistema de afiliación convirtiéndolo en un servicio irresponsable (Samper, 1965: 9) atribución que refería al funcionamiento de las empresas antes de aprobarse el estatuto nacional de transporte, puesto

que asociaban al propietario del vehículo sin exigir alguna certificación, recibían una remuneración que cobraba el propietario del autobús por el uso de la razón social, sin contar con una licencia de funcionamiento, afiliación a conductores y control del estado del automotor.

Si bien, las empresas de transporte afiliaban a los propietarios de los autobuses y recibían una remuneración por el uso de la razón social para prestar servicio en las rutas autorizadas (Layton Hernández & Díaz Contreras, 2004: 37), con la aplicación del estatuto de transporte, las empresas estuvieron obligadas a mejorar las condiciones de su organización y estructura administrativa, ampliar su parque automotor, encontrarse afiliados los propietarios de los autobuses y conductores bajo cualquier forma contractual y cumplir con el reglamento en general para estar autorizados por el Intra, participar en la adjudicación de las rutas y prestar un servicio urbano.

Entidades estatales como el Ministerio de Obras Públicas y Transporte no estuvieron a cargo directamente del transporte terrestre solo hasta 1976 con su cambio de denominación. Entre las problemáticas que sostuvo esta entidad se relacionaron con la reorganización del mismo ministerio, la aprobación constante de leyes hasta 1968, periodo en el que se brindó un ambiente más eficiente con la creación del Instituto Nacional de Transporte.

Desde su creación, el Ministerio de Minas y Energía estuvo bajo el control de otros ministerios, sin embargo, en 1968 quedó a cargo de la exploración y explotación petrolera y en 1974 cambió su denominación a Ministerio de Minas y Energía, periodo en el que acogió todas las actividades de las fuentes energéticas del país. Durante el acaecimiento de las crisis del petróleo, este ministerio se encargó de discutir el alza de los combustibles, que finalmente

culminó en la nivelación del precio nacional del petróleo al mercado internacional y la elaboración de una política energética.

Para Bucaramanga, la nivelación del precio nacional del petróleo al precio del mercado internacional ocasionado por los shocks petroleros afectó a Transcolombia, Unitransa, Transgirón y Cotrander al incrementar el precio de la gasolina de forma gradual y con ello, un aumento en los insumos que se reflejaron a través de los costos de operación. En esta medida, al incrementar estos gastos, los transportistas se vieron en la necesidad de exigir un aumento en las tarifas de servicio, sin embargo, el gobierno nacional aprobó aumentó en los subsidios de transporte para cubrir estos gastos.

El Instituto Nacional de Transporte contó con seccionales departamentales que se encargaron de la organización de las empresas de transporte en el país. La seccional Santander se encargó de organizar y reglamentar las empresas, sus rutas y problemas relacionados con la accidentalidad por parte de autobuses de servicio público incluyendo la falta de delimitación de funciones con la Dirección de Tránsito de Santander.

En el proceso de organización y clasificación de las empresas de transporte, el Intra Santander debió asesorar a las compañías⁷⁸, para que una vez cumpliesen con los requisitos exigidos en el estatuto tales como capitalización y capacidad transportadora fuesen clasificadas y posteriormente se aprobaran las rutas y condiciones del servicio por parte de la empresa autorizada. Cabe señalar que las rutas que funcionaron antes de la aplicación de estatuto se conservaron, empero, el Intra intentó modificar los recorridos en 1972 y en 1975 los intervalos de sus frecuencias cambiaron.

⁷⁸ En 1972, el secretario del Intra Santander informó que 35 empresas de transporte cumplieron con los requisitos en el estatuto a excepción de la empresa Florencia S.A. (*Vanguardia Liberal*, 1972, p. 3)

Los componentes que integraron el TPU en Bucaramanga⁷⁹ fueron: los autobuses, los cuales pertenecían a una persona natural, quien afiliaba el autobús a la empresa de transporte; los usuarios, conformados por los habitantes de Bucaramanga, Floridablanca y Girón; las empresas de transporte, integradas por: Transcolombia S.A., empresa mediana de sociedad anónima y primera compañía fundada en la ciudad; Unitransa S.A., empresa mediana de sociedad anónima y creada a partir de la aplicación de estatuto de transporte en 1971; Transgirón S.A., empresa pequeña de sociedad anónima creada en el municipio de Girón, la cual cambió su razón social con la aplicación de estatuto de transporte y estuvo encargada a la prestación del servicio entre Bucaramanga y Girón. Por último, Cotrander Ltda, empresa pequeña registrada como cooperativa de sociedad limitada, la cual prestó servicio entre Bucaramanga y el municipio de Floridablanca.

El gobierno estuvo representado en el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, dependencia que estuvo encargado del transporte a partir de 1976 y atendió las problemáticas relacionadas con los incrementos en las tarifas de servicio; el Ministerio de Minas y Energía, estuvo a cargo de las contrariedades que se generaron entorno a los aumentos en el precio del petróleo y sus derivados a causa de los shocks petroleros y, el Instituto Nacional de Transporte, entidad descentralizada a la cual se delegó la organización, control, vigilancia y funcionamiento de las empresas de transporte.

El Estado se apoyó en dos normativas para efectuar la organización y control del transporte público; el Estatuto Nacional de Transporte, reglamento que establecía los

⁷⁹ En el caso de la ciudad de Cali, teniendo en cuenta que también se aplicaron los mismos reglamentos para las empresas de Transporte, el número de compañías aumentaron durante la década de 1970 así como el crecimiento de la ciudad por lo que dificultó la eficiencia del transporte público urbano como sistema y del servicio de autobús (Vinasco, 2017: 63)

requisitos que debían contar las empresas para prestar un servicio de transporte y el Código Nacional de Tránsito Terrestre, normativa orientada al control del tránsito en el territorio nacional incluyendo el servicio de transporte público.

El servicio del TPU estuvo conformado por las rutas que prestaban las cuatro empresas de transporte, cuyos recorridos se orientaron hacia la zona norte y sur de Bucaramanga y los municipios de Floridablanca y Girón con intervalos entre 4 a 16 minutos.

Las tarifas de servicio que funcionaron durante la década de 1970 estuvieron intrínsecamente relacionadas con los aumentos en los precios de los combustibles ocasionado por las crisis internacionales del petróleo en 1973 y 1979 y la declaración de emergencia económica en 1974.

Una de las propuestas del gobierno nacional para mediar los reajustes en los combustibles era la aprobación de subsidios para los transportistas⁸⁰, sin embargo, el aumento de otros insumos como llantas y repuestos incrementaron los costos de operación y los subsidios no fueron suficientes para cubrir los gastos, situación que llevó a la exigencia de nuevos reajustes y posteriormente la eliminación de dicho apoyo.

Los subsidios de transporte tuvieron el objetivo de apoyar a los transportistas en el pago de los costos de operación o reposición del autobús. Para recibir este apoyo, los propietarios de vehículos debían contar con todos los documentos del automotor y dependiendo del modelo se seleccionaba la suma que recibiría por parte de la CFT. Estos apoyos estuvieron orientados a las empresas de transporte, conductores asalariados y

⁸⁰ Vinasco explica que el subsidio de transporte se reclamaba mediante un formulario que entregaba el gobierno y que debían llenar las empresas de transporte de acuerdo a las planillas de despacho de vehículos, sin embargo, los formularios generaron polémicas dado que alteraban las planillas al marcar rutas que no realizaban, así como la circulación de autobuses con poca afluencia de usuarios (Vinasco, 2017: 59)

propietarios de autobuses, dado que eran aquellos quienes debían financiar los costos de operación.

Con los aumentos en los costos de operación, los transportistas solicitaron nuevas tarifas, no obstante, el gobierno nacional decidió aumentar los subsidios para no aprobar nuevas tarifas y no afectar a los usuarios. A pesar de la propuesta del gobierno, la CFT no contaba con los dineros para realizar los pagos respectivos, situación que finalmente llevó a la eliminación de este apoyo. Durante el proceso de eliminación del subsidio, el gobierno nacional aprobó el transporte sin subsidio (TSS), que consistió en que cada propietario del autobús podía sufragar sus costos de operación a través de otro reajuste en la tarifa de servicio, medida que también debía autorizar el Ministerio de Obras Públicas y Transporte y el Intra regional.

Para exigir los aumentos en las tarifas de servicio, las empresas emplearon estrategias o formas de presión como el cese de actividades, abstención del servicio, no comprar combustible y la colocación de tachuelas en vías para estallar las llantas de los vehículos en circulación, todas las cuales estuvieron apoyadas por sindicatos de transporte y asociaciones del mismo gremio que se organizaron por modalidad y por departamento. Estas estrategias fueron empleadas cuando exigía una respuesta por parte del gobierno, teniendo en cuenta que habían presentado estudios que justificaban estos incrementos.

De otro lado, siguiendo el marco institucional, según el capítulo cuarto del estatuto orientado a las tarifas de servicio, permitió reconocer que el precio del pasaje no estaba definido por factores como longitud de la ruta, nivel de servicio y condición de la vía, dependía de la aprobación de la Superintendencia nacional de producción y precios, institución que autorizaba el reajuste.

De las 4 empresas de transporte urbano que prestaron servicio en Bucaramanga durante la década de 1970, Transcolombia S.A., Unitransa S.A. y Transgirón S.A. se constituyeron como sociedad anónima conformada por socios cuya obligación se limitaba al pago de sus acciones y la empresa Cotrander Ltda. como cooperativa, conformada por transportistas que asociaron para prestar un servicio de transporte cuya obligación estaba limitada al pago de sus aportaciones.

Es necesario resaltar que las cuatro empresas eran públicas dado que estaban reguladas por el Estado mediante la aplicación del estatuto de transporte, aunque Cotrander, además de ser pública también tenía un carácter social al haber sido creada con el objetivo de solucionar la carencia de servicio que existía en Floridablanca.

Con la aprobación del Estatuto Nacional de Transporte, las empresas⁸¹ debieron incrementar su parque automotor para participar en la adjudicación de rutas y prestación del servicio. Empresas que funcionaron anteriormente, tales como: Parque Romero, La Pedregosa y Palonegro debieron liquidarse al no cumplir con las condiciones que exigía el Intra. Al quedar suprimidas, los accionistas que pertenecieron a estas empresas se asociaron para la creación de una nueva empresa, de modo que pudiesen cumplir con el reglamento y participar en la prestación del servicio. Esta situación se notó en Unitransa, empresa que surgió de la asociación de accionistas provenientes de las empresas liquidadas y que favoreció el aumento de su parque automotor.

⁸¹ Layton Hernández & Díaz Contreras indican que las empresas de transporte no son organizaciones empresariales que tengan la capacidad de afectar el mercado mediante la oferta de servicio adaptando los factores operación a los cambios de demanda. Y a pesar que son empresas de que de algún modo cuentan con precios aceptantes, estos no son un producto competitivo del mercado sino de la regulación e intervención del Estado (Layton Hernández & Díaz Contreras, 2004: 41).

Entre las semejanzas que se notaron en las cuatro empresas de transporte, se pudo notar que las empresas Transcolombia y Unitransa fueron aquellas que tuvieron el mayor número de socios, los cuales en su mayoría eran propietarios de sus vehículos, motivo por el que contaron dichas empresas con el mayor número de autobuses. Así mismo, algunos de los socios que pertenecían a Transcolombia y Unitransa estuvieron asociados a la cooperativa Coosutás, sociedad que propició la creación una red cuyo fin era beneficiar a sus asociados con el suministro de insumos a un costo considerable y el acceso a créditos o facilidades de pago para la reparación o reposición del autobús.

Otra de las similitudes que pudieron evidenciarse en el estudio de estas empresas, refirieron a las características que tuvieron en común Transgiron y Cotrander al haber sido creadas como flota con la finalidad de prestar un servicio intermunicipal y posteriormente, con el aumento de las actividades socioeconómicas entre municipios debido al proceso de conurbación, así como la intervención del gobierno por medio del estatuto de transporte, las dos empresas se vieron en la necesidad de ampliar el número de socios, su parque automotor y cambiar su razón social para abastecer la afluencia de pasajeros que se movilizaban diariamente.

De otro lado, ante las dificultades que tuvieron estas empresas para atender a los usuarios de los diferentes sectores de cada municipio, quienes constantemente se quejaban del servicio y de las tarifas ante el Intra regional, tanto Cotrander como Transgiron debieron cambiar su servicio intermunicipal al urbano para reducir las tarifas de servicio y recibir el subsidio de transporte, medida que les permitiría recibir este apoyo para sufragar los costos de operación, reposición del automotor o realizar alguna reparación.

Una de las diferencias que se notaron alrededor de las cuatro empresas se relacionó con el parque automotor que tuvieron Transcolombia y Unitransa, visto que contaban con el mayor número de autobuses cuyos propietarios tuvieron facilidades para adquirir o reparar los automotores y, por ende, podían prestar un mejor servicio. Por otro lado, las empresas Transgiron y Cotrander, tuvieron el menor número de autobuses y en su mayoría estaban obsoletos, condición que afectó al servicio al presenciarse problemas como el sobrecupo, además de requerir el subsidio de transporte para reparar los autobuses e impedir que los conductores trabajasen a pérdida al reducir el precio del pasaje con el cambio de servicio intermunicipal al urbano.

Aunque las cuatro empresas mencionadas contaron con una junta directiva, socios y conductores, el gerente cumplió un papel preponderante en las negociaciones de las tarifas de servicio con el aumento de los insumos y problemáticas relacionadas con el pago de salarios a conductores.

Al contar Transcolombia y Unitransa con el mayor número de autobuses y conductores, las empresas sostuvieron conflictos laborales durante la década de 1970 respecto al pago de salarios y horas extras, que se solucionaron mediante la concertación de laudos arbitrales para asegurar el cumplimiento de lo acordado entre la empresa y los conductores. En Transcolombia se pactaron 2 laudos arbitrales en 1970 y 1976 acordando un reajuste en el salario básico y pago de prestaciones sociales y en Unitransa, se concertó un laudo arbitral en 1972 en el que se acordó un reajuste salarial y tener un porcentaje de participación por pasajero movilizado para conductores fijos y temporales.

Estos conflictos estuvieron apoyados por sindicatos como Unimotor y Sindinalch, con el propósito de apoyar a los conductores en el proceso de concertación de los laudos

arbitrales, ejercer presión sobre la empresa e informar a entidades como el Ministerio de Trabajo para que se procediera a efectuar un diálogo y acordar entre las partes⁸².

Las 4 empresas que se autorizaron para prestar el servicio de transporte público urbano en Bucaramanga, debieron solucionar problemáticas, que no solo refirieron a los aumentos en los costos de operación, también se relacionaron con las quejas que presentaban los usuarios sobre la demora en los recorridos, mal servicio y sobrecupo.

Los recorridos que prestaban las empresas Transcolombia y Unitransa estuvieron direccionadas hacia el centro y áreas periféricas de la ciudad, sin embargo, con el proceso de conurbación y posteriormente con la asociación de Floridablanca y Girón, las rutas se extendieron hacia estas municipalidades como las rutas con destino hacia Floridablanca, Lagos, Provenza y Villabel, además carecer de servicio estos sectores. De otro lado, los recorridos que prestaron Transgirón y Cotrander continuaron siendo las mismas, dado que su parque automotor no le permitía la creación de nuevas rutas (Ver anexo 6).

Si bien, las empresas de transporte cumplieron con lo exigido por el Intra de acuerdo al estatuto señalado y mediante el subsidio de transporte buscaron equilibrar los costos operación, incrementar su parque automotor, ampliar el número de recorridos y prestar un mejor servicio a los usuarios, habían sectores que carecían de servicio a razón del rápido crecimiento de la urbanización, por ende, las cuatro empresas que prestaron servicio en

⁸² Según Etienne, de acuerdo a la propiedad atomizada y la gestión cooperativista, las empresas de transporte insertaron formas de representación y organización de la profesión recurriendo a prácticas que oscilan entre el sindicalismo y la cartelización. Estos sindicatos buscaban ejercer una doble función donde son mezclados criterios económicos y políticos en defensa de los intereses de la profesión, quienes serían los encargados de negociar con los poderes públicos las condiciones concretas de operación. Entre los aspectos que negocian, se encuentran las tarifas y los créditos para la adquisición de repuestos y vehículos, en los que se recurren a medios de presión como la huelga, sin embargo, los choferes no propietarios son excluidos de este gremio, sometidos a precarias condiciones laborales (Etienne, 1989: 183).

Bucaramanga, Floridablanca y Girón no alcanzaron a contar con el capital suficiente para acrecentar el número de autobuses, mejorar su estructura administrativa y de esta manera abastecer todos los sectores para brindar un mejor servicio.

Durante la década de 1970, el TPU de Bucaramanga tuvo cambios importantes a partir de la intervención del Estado con la aprobación del Estatuto Nacional de Transporte y la creación del Intra. La definición del marco institucional con el que se regularía el TPU permitió establecer las reglas de juego de carácter formal, las cuales que entrarían a operar entre las empresas de transporte y su servicio. A pesar de los cambios dados entorno a las empresas, la normativa favoreció la conservación de las limitaciones informales en el proceso de contratación de vehículos y formas de pago a choferes dentro de las empresas.

Aunque la normativa fue aplicada por el Intra durante el proceso de aprobación de la licencia de funcionamiento, adjudicación de rutas y aprobación de la prestación del servicio, tanto la normativa como la entidad encargada de hacer cumplir el reglamento no contó con un plan de vigilancia y control del cumplimiento de su contenido, dado que una vez clasificadas las empresas no se realizaba un respectivo acompañamiento. Si bien puede señalarse que hubo un cambio institucional al organizar y exigir que las empresas contasen con los principios básicos de administración y una estructura básica organizacional, las limitaciones informales entre las empresas se mantuvieron.

Estas limitaciones informales estuvieron inmersas la forma en que las empresas afiliaban los vehículos y conductores, además de identificarse incentivos proporcionados por el Estado como el subsidio de transporte, apoyo que buscó mediar el problema de los combustibles y tarifas de servicio, cuyo objetivo, en cierta medida, era evitar que los transportistas no suspendieran el servicio.

Si bien, el Intra regional tuvo conocimiento de los problemas que tuvieron las empresas entorno al servicio y parque automotor, la entidad no tenía la capacidad de solucionar estas contrariedades debido al inevitable incremento en los precios de los insumos así como los retrasos en los pagos de subsidio, apoyo que se había autorizado para equilibrar los costos de operación y brindar a los transportistas la posibilidad de adquirir un nuevo autobús, teniendo en cuenta que todos los autobuses en su mayoría estaban obsoletos.

Anexos

Anexo 1. Ubicación de Bucaramanga y su Área Metropolitana



Fuente: <https://www.amb.gov.co/mapas/>

Anexo 2. Estructura de precios de venta gasolina motor regular, 1975-1986

(Unidad: Peso Colombiano/galón)

Resolución													
N°	Vigencia			Distribución				Impuestos			Precio de ventas al público	Incremento %	
	Día	Mes	Año	Precio en refinería	Manejo y transporte	Margen Mayorista	Margen Minorista	Ventas	Vial	Departamentos	Subsidio		
1921	1	9	1975	1,44	0,17	0,25	0,30	0,21	1,59	0,04		4,00	
1984	1	9	1975	1,53	0,21	0,25	0,31	0,22	1,69	0,04		4,25	6,25
3307	1	11	1975	1,61	0,25	0,25	0,33	0,24	1,73	0,04		4,50	5,56
3696	3	12	1975	1,69	0,29	0,26	0,34	0,26	1,87	0,04		4,75	5,56
3900	1	1	1976	1,77	0,48	0,27	0,35	0,28	1,96	0,04		5,15	8,42
75	1	2	1976	1,87	0,52	0,28	0,36	0,30	2,08	0,04		5,45	5,82
385	27	2	1976	1,97	0,57	0,29	0,37	0,32	2,19	0,04		5,75	5,50
900	1	4	1976	2,05	0,62	0,30	0,38	0,33	2,28	0,04		6,00	4,34
1451	1	5	1976	2,16	0,77	0,31	0,39	0,37	2,41	0,04		6,45	7,50
1772	27	5	1976	2,28	0,93	0,32	0,40	0,39	2,54	0,04		6,90	6,96
2307	29	6	1976	2,39	1,11	0,33	0,41	0,42	2,86	0,04		7,35	6,52
3216	30	7	1976	2,50	1,25	0,35	0,42	0,45	2,79	0,04		7,80	6,12
3442	12	8	1976	2,67	1,43	0,38	0,44	0,50	2,99	0,04		8,50	8,97
24	15	1	1977	3,03	2,06	0,41	0,47	0,60	3,38	0,04		10,00	17,65
5237	30	12	1977	3,46	2,92	0,50	0,57	0,73	3,88	0,04		12,00	20,00
1895	12	10	1978	5,11	3,04	0,52	0,61	0,93	5,75	0,04		16,00	33,33
1958	26	10	1978	5,06	3,04	0,60	0,65	0,92	5,69	0,04		16,00	33,33
461	16	3	1979	5,06	6,41	0,65	0,85	1,30	5,69	0,04		20,00	25,00
1123	13	7	1979	5,06	11,65	0,75	0,97	1,84	5,67	0,04		26,00	30,00
1143	17	7	1979	5,06	11,65	0,75	0,97	1,84	5,67	0,04		26,00	0,00
700	2	5	1980	8,07	12,05	0,98	1,28	2,48	9,10	0,04		34,00	30,77
2034	11	10	1980	11,00	14,97	1,16	1,54	2,70	12,42	0,04		44,00	29,41
2373	4	12	1981	11,95	22,02	1,49	2,23	3,77	13,50	0,04		55,00	25,00
	1	1	1982	11,95	22,02	1,49	2,23	3,77	13,50	0,04		55,00	0,00
1932	24	12	1982	11,95	29,46	1,79	2,72	4,59	16,45	0,04		67,00	21,82
2770	31	12	1983	14,50	32,84	2,03	3,23	5,27	19,41	0,05		77,50	15,67
12	31	1	1984	14,50	33,10	2,08	3,23	5,29	19,18	0,05		77,50	
2300	4	11	1984	16,67	38,05	2,31	3,80	6,08	22,06	0,05	0,08	89,10	14,97
2613	1	1	1985	16,87	37,94	2,31	3,80	6,07	22,08	0,09	0,16	89,10	
1726	2	1	1986	20,00	45,46	2,37	4,64	7,28	26,49	0,21	0,19	107,00	20,09
2144	27	12	1986	24,40	55,63	3,22	5,77	8,90	32,58	0,26	0,24	131,00	22,43

Fuente: "Empresa Colombiana de Petróleos- estructura de precios-grupo de programación de estadística Enero5-87 y Ministerio de Desarrollo". Fuente: Estructura Tarifaria del Transporte Colectivo Urbano en Bucaramanga (Corporación del Transporte Urbano de Santander, 1987, Anexo 2).

Anexo 3. Aumento de precios de los combustibles y tarifas de servicio en Bucaramanga
1975-1980

(Unidad: Peso Colombiano/Galón)

Día	Mes	Año	Gasolina Motor Corriente		Gasolina Motor Extra		ACPM		Resolución	Tarifa de Servicio (por pasajero)	Subsidio
			Planta de Abasto	de Surtidor	Planta de Abasto	de Surtidor	Planta de Abasto	de Surtidor			
31	8	1975	3,70	4,00							
1	10	1975	3,95	4,25	8,15	8,80					
9	10	1975								1,00	
1	11	1975	4,17	4,50	8,34	9,00	3,38	4,00	3307		
3	12	1975	4,41	4,75	8,53	9,20	3,62	4,25	3696		
31	12	1975		5,15		9,60		4,65			
31	1	1976	5,09	5,45	9,21	9,90	4,30	4,95	75		
27	2	1976	5,38	5,75	9,50	10,20	4,59	5,25	385		
1	5	1976	6,06	6,45			5,32	6,00			
27	5	1976		6,95		10,80					
29	6	1976	6,94	7,35	10,39	11,12	6,20	6,90	2307		
13	7	1976								1,20	
31	7	1976	7,38	7,80	10,58	11,32	6,90	7,35			
12	8	1976									55,00
13	8	1976								1,20	
15	1	1977	9,53	10,00	12,71	13,00	8,79	9,55			
8	4	1978								1,30	
12	10	1978								1,50	
12	10	1978	15,39	16,00	19,07	20,00	14,10	15,00	1895		
17	3	1979		20,00		25,00					
17	3	1979								1,75	
25	5	1979									
14	7	1979		26,00		30,50		24,50			
14	7	1979								2,00	
11	8	1979								2,20	
3	5	1980		34,00		40,50		34,00			
6	5	1980								2,40	
18	5	1980								2,50	
12	10	1980		44,00		50,50		44,00			
12	10	1980								3,00	

Fuente: *Vanguardia Liberal* (1975-1980)

Anexo 4. Clasificación de las empresas de transporte según la prensa local (1970-1980)

	TRANSCOLOMBIA	UNITRANSA	COTRANDER	TRANSGIRÓN
Fundación	1937: Sociedad Santandereana de Buses 1945: Transportes Colombia S.A.	1971: Se creó a partir de la unión de las empresas: La Pedregosa, Parque Romero y Palonegro	1960: Cooperativa de Transportadores Santander Limitada	1957: se creó Transportes Flota Girón Limitada. 1971: Pasó a Transportes Girón Sociedad Anónima.
Razón Social	Transportes Colombia Sociedad Anónima.	Unión de Transportadores de Santander Sociedad Anónima.	Cooperativa de Transportadores Santander Limitada.	Transportes Girón Sociedad Anónima.
Cuerpo organizacional	Gerente Junta Directiva (Presidente), suplentes Asamblea de Accionistas Personal Administrativo Conductores	Gerente Junta directiva (Presidente, vicepresidente y suplentes) Personal Administrativo Conductores	Gerente Junta Directiva Socios Personal Administrativo Conductores	Gerente Socios Personal Administrativo Conductores
Gerente	1955: Félix María Galvis 1970: Jaime Enrique León Sarmiento 1972: José María Aparicio 1972: Rafael Lizarazo 1975: José María Aparicio. Orlando Torres Bretón 1980: Fabio Alberto Hijuelos Aguilar	1971: Luis Eduardo Sánchez 1975: José del Carmen Becerra Ruiz 1976: Álvaro Mariño Contreras 1977: Saúl Ramón Vergel 1979: José Miguel Jiménez Pinzón 1980: Jorge Acevedo	1960: José Álvaro Rueda 1975-1980: Melvin Salamanca	1971: Luis Vesga Rodríguez 1972: David Rueda Herrera 1977: Darío Gómez Espitia 1978: Heriberto Durán 1980: Alejandro Prada
Junta Directiva	1955: 15 asociados 1972: 4 accionistas y 4 suplentes 1974: 7 accionistas, 7 suplentes	1971: 220 socios 1971: 8 accionistas y 7 suplentes 1975: 404 socios 1977-1978: 406 accionistas	1960: 24 socios	1957: 15 socios 1972: 28 socios
Instalaciones físicas	Planta Física Estación de Servicio Terminal de Rutas Planta de rencauche Cafetería	Planta Física Estación de Servicio Terminal de Rutas	Oficina Administrativa Bodega Estación de Servicio	Oficina Administrativa Bodega Estación de Servicio

			Lavadero de automotores Parqueadero	Lavadero de automotores Parqueadero
Servicios de la empresa	Mantenimiento- Taller de reparación Adquisición de repuestos Financiación de vehículo mediante reposición.	Mantenimiento- Taller de reparación Adquisición de repuestos Financiación de vehículo mediante reposición.		
Rutas	Chapinero San Mateo Gaitán, Cuartel La Feria Café Madrid Carrera 21	Provenza, El Diamante Lagos- Estadio	Lagos I, II, III, Ciudad Valencia Molinos, La Cumbre Villabel, Altamira	Girón-Poblado Aeropuerto Gómez Niño Sena-Universidad Alfonso López Diagonal 15 Colegio Santander
Actividades laborales	Capacitaciones a conductores sobre relaciones humanas.	Capacitaciones a conductores sobre relaciones humanas.		

Fuente: *Vanguardia Liberal* (1970-1980)

**Anexo 5. Rutas de transporte de las empresas de transporte público urbano en
Bucaramanga
(1972-1980)**

EMPRESA: TRANSCOLOMBIA S.A.

Ruta	Año	Trayecto
Álvarez-La Joya	1972	Terminal al barrio La Joya, toma carrera 18 occidente con calle 37, por ésta a la carrera 1 a la calle 39. De la carrera 4, por ésta a la calle 41 a la carrera 6, por ésta a la calle 35 con dirección a la carrera 24. De la calle 39 a la carrera 25, por ésta a la calle 48 a la carrera 28. De la carrera 28 a la calle 42, por ésta a la carrera 34 a la calle 34, por ésta a la carrera 47. Continúa por la calle 33ª a la carrera 32, por ésta a la carrera 43, a la calle 34, por ésta a la carrera 34 a la calle 45. De la calle 45 a la carrera 25, por ésta a la calle 40. De la calle 40 se dirige a la carrera 23, por ésta a la calle 36 a la carrera 17. De carrera 17 a la calle 34, por ésta a la carrera 9 a la calle 37, por ésta a la carrera 7 con dirección a la calle 41, por ésta a la carrera 4 a la calle 39. De la calle 39 se dirige a la carrera 3, por ésta a la calle 37 con dirección a la carrera 8 occidente hasta a la calle 36 y por ésta al terminal.
Chapinero	1972	Inicia por la calle 45 toma la carrera 16, continua por ésta hasta la glorieta Puerta del Sol, para continuar su recorrido normal hasta su terminal.
La Feria	1972	Se dirige hacia el cuartel por la carrera 33ª, continua por ésta hasta la calle 17 a la carrera 32, por ésta a la calle 14 para continuar su recorrido normal hasta la altura de la carrera 22. De la carrera 22 se dirige a la calle 24, por ésta a la carrera 18, donde normaliza definitivamente su recorrido hasta el final.
Gaitán	1972	Inicia en la estación ubicada en la calle 15, toma la carrera 11, por ésta a la calle 17, se dirige a carrera 13 a la calle 21. De la calle 21 toma la carrera 11, por ésta a la calle 28, desde donde continua su recorrido normal hasta subir por la calle 35. De la calle 35 continua por ésta hasta la carrera 22 a la calle 38. De la calle 48 se dirige a la carrera 27 y por ésta al barrio Bucaramanga donde se regresa su forma normal pasando por el centro, donde continua su ruta hasta la carrera 14 y por ésta hasta la calle 23. De la calle 23 se dirige a la carrera 7. De carrera 14 toma la calle 16, por ésta a la carrera 12 y de allí a la calle 14 hasta el terminal.
Café Madrid	1972	Avanza por el barrio Mutis avanza dirigiéndose a la calle 56 donde toma su recorrido normal hasta el terminal.
Carrera 21	1972	Se dirige a Plaza de mercado la Concordia por la carrera 21, continua hasta la calle 59, por ésta a la carrera 18 a la calle 61 para entrar a los barrios San Gerardo y Mutis. Al pasar por el barrio Mutis se dirige la calle 55 hasta la calle 17 por donde continua su ruta normal hasta la calle 14 y posteriormente por la carrera 25 para llegar al terminal.
Zapamanga-Centro-Estadio	1973	Sale de la calle 10 con carrera 30, toma la calle 10 hasta la carrera 27, por ésta a la calle 9ª a la carrera 15. De la carrera 15 se dirige a la calle 36, por ésta la carrera 14 a la calle 35. De la calle 35 se dirige a la carrera 21, por ésta a la calle 33. De la calle 33 se dirige la carrera 33, por ésta a Los Conucos, de los Conucos se toma la carretera Antigua a Floridablanca hasta llegar al barrio La Castellana. Del barrio la Castellana toma la carrera 12, por ésta a la calle 116. De la calle 116 toma la carrera 13 por ésta a la calle 112, para tomar la vía que conduce al Barrio Caldas. Del barrio Caldas toma la carretera que conduce al barrio Zapamanga donde será el Terminal. Al regreso del Terminal del Barrio Zapamanga, toma la carretera para llegar al barrio Caldas, por ésta cruza a tomar la carrera 13 del barrio la Castellana a la calle 116, por ésta a la carrera 12. De la carrera 12 se dirige a la calle 112, por ésta a tomar la carretera antigua a Floridablanca hasta llegar a Los Conucos, donde tomará la carrera 33 hasta la calle 34. De la calle 34 toma la carrera 10, por ésta a la calle 35 a la carrera 15. De la carrera 15 se dirige a la calle 14, por ésta a la carrera 27 a

la calle 10. De la calle 10 toma la carrera 30 donde será el terminal junto a las instalaciones del Estadio.

Fuente: Periódico *Vanguardia Liberal* (1972-1973)

EMPRESA: UNITRANSA S.A.

Ruta	Año	Trayecto
Modelo	1972	Se dirige al Estadio, toma la carrera 27 hasta llegar a la Avenida Quebrada Seca, sube por ésta a la carrera 30. De la carrera 30 se dirige a la calle 30, por ésta a la carrera 31 en donde normaliza su recorrido.
	1976	Modificación: Comienza el recorrido en el barrio Campo Hermoso, saliendo por la calle 45 hasta el parque Romero. Del parque Romero sigue por la carrera 10ª, sube a la calle 35 hasta la carrera 14, por ésta a la calle 33 siguiendo a la carrera 19. De la carrera 19 se dirige a la calle 9ª a la Universidad para desembocar en la carrera 27. De la carrera 27 continua al barrio Mejoras Públicas bajando por la calle 34 al Parque García Rovira y al Parque Romero a la calle 45 y regresando al terminal. Los horarios nocturnos de estas rutas, son respectivamente: La primera cada 30 minutos, la segunda, cada 20 minutos, la tercera, cada 15 y 30 minutos, la cuarta cada 29 minutos y la quinta cada 16,20 y 30 minutos.
Terrazas	1972	Sale de la estación ubicada en el parque Romero, toma la carrera 12, por ésta a la calle 36 y de allí a la carrera 19. De la carrera 19 se dirige a la calle 28, por esta a la carrera 26 con dirección al Boulevard Bolívar para tomar la carrera 27. De la carrera 27 se dirige a la calle 31, por ésta a la carrera 28 a la calle 32 con dirección a la carrera 38, por esta a la calle 34 a la carrera 36 hasta la calle 48. De la calle 38 se dirige a la avenida 38, por esta a la avenida 42 con dirección a la avenida el jardín entre al barrio las Terrazas. Del barrio Terrazas continua por la calle 45 hasta la calle 64, por esta a la carrera 46 a la calle 65. De la calle 65 se dirige a la carrera 45, por esta a la diagonal 56 hasta llegar a la calle 56. De la calle 56 continúa por la calle 35 a la calle 51, por ésta a la carrera 33 hasta llegar la calle 49. De la calle 49 se dirige la carrera 27a con dirección a la calle 50, por esta a la carrera 26. De la carrera 26 continua por la calle 48 a la carrera 17, por ésta a la calle 36 con dirección a la carrera 11 hasta llegar a la calle 37. De la calle 37 se dirige a la carrera 10, por ésta a la calle 35 continuando por la carrera 15 hasta a la avenida Quebrada Seca. De la Avenida Quebrada Seca se dirige a la carrera 27, por ésta a la calle 20 con dirección a la carrera 32c, por esta a la calle 14. De la calle 14 se dirige nuevamente a la carrera 32c, por esta a la calle 20 a la carrera 26, pasando por la calle 24 con dirección a la carrera 15. De la carrera 15 se dirige a la calle 34, por esta a la carrera 9 a la calle 43 hasta llegar a la carrera 11 y por esta al terminal.
Morrórico	1972	Sale del terminal parque Romero, toma la carrera 10, por esta a la calle 35, con destino a la carrera 19, por esta a la calle 20, continuando a la carrera 30, por esta a la calle 32, hasta llegar a la carrera 33ª. De la carrera 33ª continua por la carretera Pamplona hasta el restaurante La Bahía (Barrio Miraflores) donde voltea para regresar por la carretera a Bucaramanga a tomar la calle 32 con dirección a la carrera 30, por esta a la calle 20 hasta llegar a la carrera 20. De la carrera 20 se dirige a la calle 34 y por esta a la carrera 9 a la calle 45 continuando hasta el terminal.
Mercedes	1972	Del terminal toma la carrera 5, continua por esta hasta la calle 28, donde normaliza el recorrido. Después de pasar por la plaza la Concordia y tomar la Avenida González Valencia se dirige a la carrera 27 a la Glorieta Puerta del Sol para normalizar su recorrido en la autopista a Florida. Continua su recorrido hacia el Cuartel, tomando la calle 14 con dirección la carrera 33ª, por ésta a la calle 32. De la calle 32 continua

		por la carrera 27 hasta llegar a la Avenida Quebrada Seca, por esta a la carrera 22, donde continua su recorrido acostumbrado.
Reposo	1972	Continua su recorrido por el Boulevard Santander hasta llegar al parque Camacho Carreño tomando la calle 37. De la calle 37 se dirige a la carrera 32a, por esta a la calle 14, pasando nuevamente por el Boulevard Santander para normalizar su recorrido hasta el terminal.
Soto- La Joya	1972	Sale del Barrio La Joya, por la calle 37, avanza por esta a la carrera 1, por esta a la calle 39 a la carrera 4, con dirección a la calle 41, para normalizar su recorrido actual. En el barrio La Aurora se dirige a la carrera 29 tomando la calle 32, por ésta a la carrera 33a para seguir su recorrido habitual. De la Universidad (UIS), toma la carrera 27, por esta a la calle 9 por esta normalizar su recorrido. De regreso al terminal toma la carrera 3 por esta a la calle 37 a la carrera 8 en occidente continuando por la calle 36 y por esta al terminal. Modificación (1976) Inicia el recorrido en el barrio La Joya para salir al Parque García Rovira y por esta a la calle 36 hasta la carrera 25. De la carrera 25 se dirige a la calle 35 y por ésta al parque Mejoras Públicas. Del parque Mejoras Públicas sube por la calle 31 con destino a la carrera 33 y por ésta a la calle 62 a la Puerta del Sol. De la Puerta del Sol continua por la Avenida 27 hasta la calle 67 para luego llegar al barrio La Victoria y regresar a la Carrera 27. De la carrera 27 continua hasta la Universidad, bajando por la calle 9ª hasta la calle 22. De la calle 22 se dirige por ésta hasta el Parque Camacho Carreño continuando por el Boulevard Santander hasta la carrera 15 con dirección a la calle 36 y por ésta baja al parque García Rovira regresando al barrio La Joya.
Pan de Azúcar	1972	Sale del Barrio Pan de Azúcar por la calle 56 tomando la carrera 35, por esta a la calle 51 con destino a la carrera 33, para empalmar allí con su recorrido acostumbrado. De regreso, se dirige a la estación del Barrio Las Terrazas por la carrera 45, por esta a la calle 57 hasta la carrera 46, por esta a la calle 56. De la calle 56 se dirige a la carrera 45, por ésta a la avenida El Jardín donde termina su recorrido en forma normal.
Restrepo- Universidad	1972	Sale de la Estación por la calle 11 avanzando hasta la carrera 22, por esta a la calle 15 con destino a la carrera 18, donde normaliza su recorrido hasta la carrera 27ª. Continua por la carrera 27ª a la calle 48, por esta a la carrera 33 con dirección a la calle 45, por esta a la carrera 36 donde sigue el recorrido acostumbrado. Después de pasar por la universidad continua por la calle 9, por esta a la carrera 24 con dirección a la avenida de la República hasta a la carrera 15, por esta a la calle 14, donde normaliza su recorrido hasta el final.
Florida- Autopista	1976	Sale cada 30 minutos. Continua si recorrido por la carrera 15 con Avenida Quebrada Seca, hasta la carrera 22 y por ésta a la calle 56 para desembocar en la Avenida 27 con la Puerta del Sol. De la Puerta del Sol se dirige al viaducto al barrio El Diamante I y regresa por la misma vía hasta La Glorieta saliendo de la calle 56 por la carrera 17. Sigue por la carrera 21 a Quebrada Seca y termina el recorrido en la 15. Modificación (1979): Su terminal se encuentra ubicado en la carrera 14 con calle 6ª por barrio Altamira. Toma la calle 6, por ésta a la carrera 15, a tomar la calle 7ª, baja a la carrera 8ª, por donde sigue a tomar la calle 15 y sigue a tomar la Autopista, sigue hasta la Puerta del Sol. Allí toma la Carrera 15 hasta la Avenida Quebrada Seca, sube a tomar la carrera 22 hasta la calle 56, baja a la Diagonal 15 donde continúa a la Puerta del Sol a tomar a la Autopista. Entra al perímetro urbano de Floridablanca continua por la calle 5ª, sube a la carrera 8ª, a encontrar la calle 6ª, sube a la carrera 14 y sigue al terminal. Contaba con una frecuencia de 5,8, 10 y 15 minutos, 18 buses cubrirán la ruta, gastando 32 minutos de Bucaramanga a Floridablanca, en una longitud de 10,3 kilómetros y viceversa, un tiempo de 32 minutos, dentro de una longitud de 10.4 kilómetros de recorrido que se hará, por cada bus, en 64 minutos.

Villabel	1976	Inicia el recorrido en la carrera 15 con Avenida Quebrada Seca y por ésta a la carrera 27 hasta la Puerta del Sol y cubriendo la Antigua vía a Floridablanca hasta los Lagos para regresar hasta la carrera 33 bajando por la calle 62 a la carrera 27 y por la misma avenida hasta la Quebrada Seca bajando a la carrera 15 donde termina este recorrido.
Lagos-Centro-Estadio	1977	<p>Su terminal se encuentra ubicado en la Carrera 3 con calle 49, continua por la carrera 3ª a la calle 43, por ésta a la carrera 6 hasta llegar a la calle 29. De la calle 29 se dirige a la calle 26, por ésta al Round Point del Barrio Los Molinos para tomar la carrera 28, por ésta a la calle 20. De la calle 20 se dirige a la carrera 27, por ésta a la Autopista con destino a la Puerta del Sol. De la puerta del Sol se dirige a la carrera 27, por esta a la calle 56 hasta llegar a la carrera 17, por esta a la calle 47 con destino a la carrera 15. De la carrera 15 se dirige a la Avenida Quebrada Seca, por esta a la carrera 27 hasta la calle 10, por esta a la carrera 30 continuando por esta a la Avenida Guarín. De la avenida Guarín continua su recorrido por la carrera 32B donde está el terminal ubicado frente al Batallón.</p> <p>Al regresar toma la carrera 32B, hasta la Avenida Guarín, por ésta a la carrera 30 con destino a la calle 20 en dirección a la carrera 27. De la carrera 27 se dirige a la Avenida Quebrada Seca, por esta a la carrera 15 hasta llegar a la calle 41 con dirección a la Avenida González Valencia. De la Avenida González Valencia se dirige a la carrera 27 hasta llegar a la Puerta del Sol. De la puerta del Sol se dirige a la Autopista a Florida, por esta a la entrada al Barrio Los Molinos hasta el Round Point, por esta a la calle 26 hasta la carrera 12, continuando a la calle 29, por esta a la carrera 6. De la carrera 6 se dirige a la calle 38, por esta a la carrera 3 donde se encuentra el terminal.</p>
Álvarez-Universidad	1980	(Se añadió a la ruta el barrio Los Colorados)
Provenza	1980	<p>Contaba con un tiempo de recorrido de 89 minutos, con una longitud de 21.1 kilómetros, servida por 21 buses en la empresa Unitransa.</p> <p>Su terminal se encontraba en el barrio Provenza y pasaba por los siguientes sectores: calle 116, carrera 23, a la carrera 22, a la calle 105, a la vía paralela a la autopista, costados occidental, a la carrera 26, a la calle 89, a la carrera 24, a la autopista a Florida, a la puerta del Sol, a la diagonal 15, al Boulevard Santander, a la calle 36, a la carrera 11, a la calle 37 a la carrera 10, a la calle 25, a la carrera 11, a la calle 36, a la carrera 22, a la calle 59, a la carrera 27, a la Puerta del Sol, a la autopista a Florida, a la carrera 24, del Diamante II, a la Avenida 89 a la carrera 21, a la calle 89, a la carrera 26, a la vía paralela a la autopista, a la calle 105, a la carrera 22, a la calle 116, a la carrera 23, al terminal.</p>

Fuente: *Vanguardia Liberal* (1972-1976)

EMPRESA: COTRANDER LTDA.

Ruta	Año	Trayecto
Florida-Autopista	1979	<p>Modificación:</p> <p>El terminal se encuentra ubicado en la carrera 14 con calle 6 del barrio Altamira. Toma la calle 6, por ésta a la carrera 15, a tomar la calle 7ª, baja a la carrera 8ª, por donde sigue a tomar la calle 15 y sigue a tomar la Autopista, sigue hasta la Puerta del Sol. Allí toma la Carrera 15 hasta la Avenida Quebrada Seca, sube a tomar la carrera 22 hasta la calle 56, baja a la Diagonal 15 donde continúa a la Puerta del Sol a tomar a la Autopista. Entra al perímetro urbano de Floridablanca por la calle 5ª, sube a la carrera 8ª, a encontrar la calle 6ª, sube a la carrera 14 y sigue al terminal.</p> <p>La ruta tenía una frecuencia de 5,8, 10 y 15 minutos, 18 buses cubrirán la ruta, gastando 32 minutos de Bucaramanga a Floridablanca, en una longitud de 10,3 kilómetros y viceversa.</p>
Caracolí-Centro-UIS	1980	<p>En sentido Sur- Norte, tendrá el siguiente recorrido:</p> <p>Sale del Terminal I ubicado en la Carrera 6 con calle 8 de la urbanización Caracolí, baja por la Carrera 6 con Calle 8 hasta la Carrera 6 con destina a la Avenida Bucarica. La Avenida Bucarica se dirige a la Carrera 3 con destino a Lagos II pasando por calle 49 hasta la carrera 6. De la carrera 6 se dirige a calle 29 sur de Lagos I con destino a la Autopista a Floridablanca hasta llegar a la Puerta del Sol. De la Puerta del Sol, se dirige a Diagonal 15 con destino a la carrera 15 hasta llegar al Boulevard Santander, por ésta hasta la carrera 25 hasta llegar al terminal.</p> <p>En sentido Norte- Sur, tendrá este recorrido:</p> <p>Terminal en la Carrera 25 se dirige a la Calle 5, toma la Carrera 24, hasta llegar a la calle 10 con dirección a la carrera 30. De la carrera 30 se dirige a la Avenida Guarín con destino a la carrera 33 hasta llegar a la calle 56 con dirección de la carrera 27. De la carrera 27 se dirige a la Puerta del Sol con destino a la Autopista a Florida pasando por Cañaverál, para tomar la calle 29 sur hasta llegar a Lagos I. De Lagos I se dirige a la carrera 8, por ésta a lagos II en dirección a la carretera antigua a Florida pasando por Avenida Bucarica. De la Avenida Bucarica, toma la carrera 7 de Caracolí, por ésta a la calle 8 en dirección a la carrera 6 hasta llegar al Terminal.</p> <p>La ruta tiene un distancia de 28 kilómetros en ambos sentidos, con un tiempo de recorrido de 80 minutos en ambos sentidos, para un equipo necesario de 10 buses último modelo.</p>
Bucarica-UIS-Centro	1980	<p>En sentido sur-norte, tendrá el siguiente recorrido:</p> <p>Sale del Terminal ubicado en la Avenida Caracolí en dirección a las siguientes vías: Carrera 7, Avenida Bucarica, Calle del Comercio, Transversal 8, Avenida Bucarica, carretera Antigua a Florida, entrada a Lagos III, Carrera 8, calle 29 sur, Autopista a Floridablanca, Puerta del Sol, Carrera 27, Calle 36, Avenida Quebrada Seca, Carrera 32ª, Avenida Guarín, Carrera 30, calle 10, Carrera 27, calle 9, Carrera 21, Calle 6, Terminal.</p> <p>En este sentido de norte a sur, tendrá el siguiente recorrido:</p> <p>Sale del Terminal ubicado en la Carrera 21 con calle 5 en dirección a las siguientes vías: la Carrera 21, calle 5, Carrera 22, calle 8, Carrera 25, Carrera 14, Boulevard Santander, Carrera 15, Diagonal 15, Puerta del Sol, Autopista Floridablanca, calle 49 sur, Carrera 3 sur, Avenida Bucarica, Transversal 8, Calle del Comercio, Avenida Bucarica, Avenida Caracolí con 7 Terminal.</p> <p>La ruta tendría una distancia de 27 kilómetros y 200 metros en ambos sentidos, con un tiempo de recorrido de 75 minutos en ambos sentidos, con un equipo necesario de 10 buses último modelo.</p>

Fuente: *Vanguardia Liberal* (1979-1980)

EMPRESA: TRANSGIRÓN S.A.

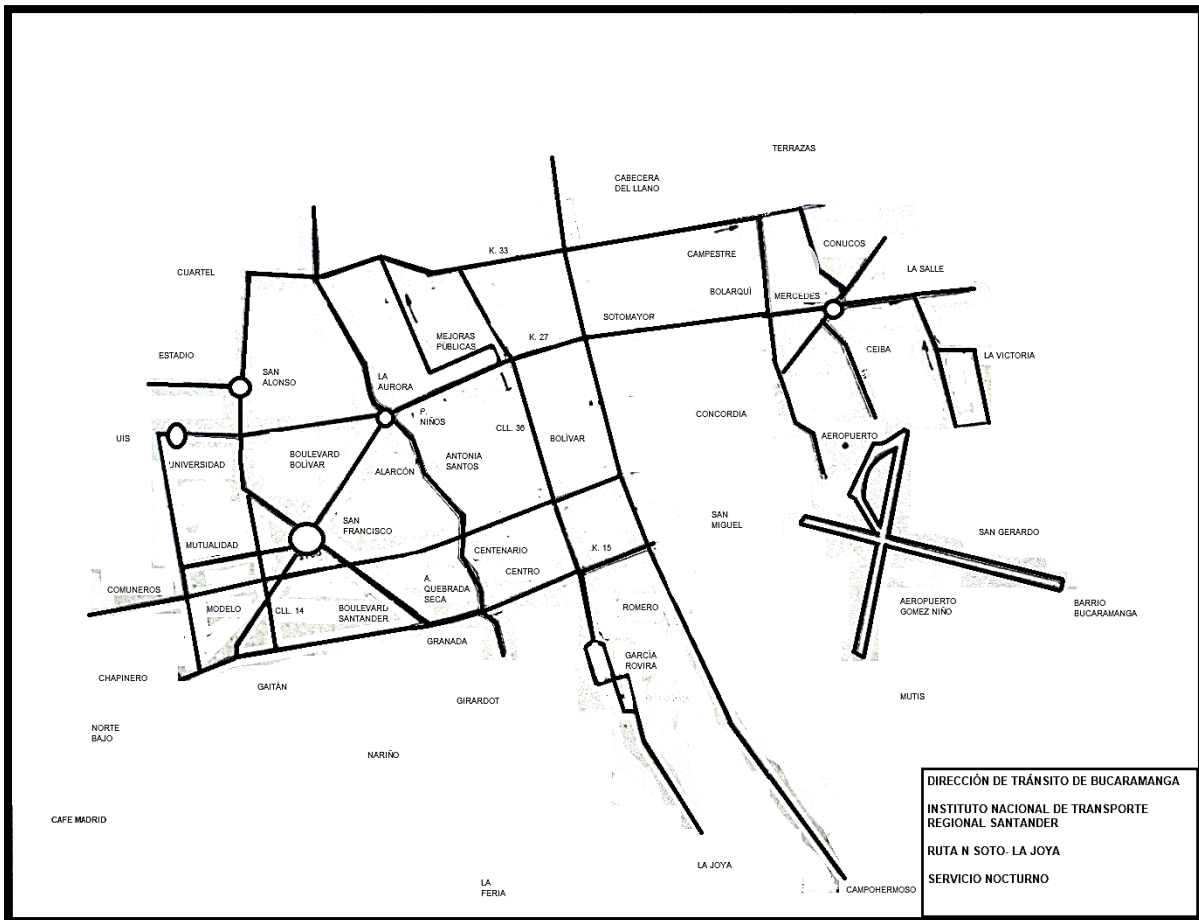
Ruta	Año	Trayecto
Bucaramanga- El Palenque- Café Madrid	1971	Cada quince minutos a partir de la 4:30 am. hasta las 7 pm.
Bucaramanga- Girón	1971	<p>Sale de la estación terminal ubicada en la Avenida Quebrada Seca entre carrera 14 y 15, sube por esta avenida para tomar la carrera 22 hacia el sur hasta la calle 50, sube por esta calle para desviarse luego por la Avenida González Valencia y desembocar en la carrera 27. Toma la carrera 27 hacia el sur y después de pasar la Glorieta de la Puerta del Sol se dirigen por la carretera que conduce a Girón. Después de pasar el puente sobre el Río de Oro, toma la desviación que conduce al barrio el Poblado.</p> <p>En el barrio el Poblado el recorrido será el siguiente: Entra por la calle 20 doblando al Sur por la carrera 27 para seguir luego por la calle 18 hasta la carrera 29, por esta hacia el Norte hasta la calle 19-A, para seguir hasta la carrera 30 y por esta hasta la calle 17. De la calle 17 sigue hasta la carrera 29 para tomar luego la calle 18 y salir por ésta calle al barrio Santa Cruz para tomar la carretera que conduce al caso urbano del municipio de Girón. Llegando al casco urbano de Girón se dirige por la batea sobre el Río de Oro, sigue por la calle 27 sobre la margen izquierda del río hasta interceptar la calle 29 tomando la carrera 24 hasta la calle 30 y se dirige hacia la plaza principal terminado su recorrido sobre la calle 30 entre carreras 25 y 26.</p> <p>De regreso: Sale del terminal en la plaza principal por la calle 30 para subir hasta la carrera 29 y siguen por la carretera a buscar la entrada al barrio el Poblado. Bajando por la calle 43 se dirige a la carrera 26 y por esta en sentido norte-sur hasta la calle 40, por esta calle a salir a la carrera 23, por esta en sentido sur-norte hasta la calle 48 para por ella salir a la carrera 26 y por esta en este sentido norte-sur a salir a la carretera, subiendo antes por la calle 43. Por la carretera principal hasta la glorieta de la Puerta del Sol sigue por la carrera 18 para desviarse por la carrera 21; por ésta de sur a norte hasta la Avenida Quebrada Seca y por ella a la estación situada entre carreras 14 y 15 con la misma avenida.</p>

Fuente: *Vanguardia Liberal* (1971)

Anexo 6. Servicio de transporte público urbano en Bucaramanga y los municipios de Floridablanca y Girón (1970-1980)

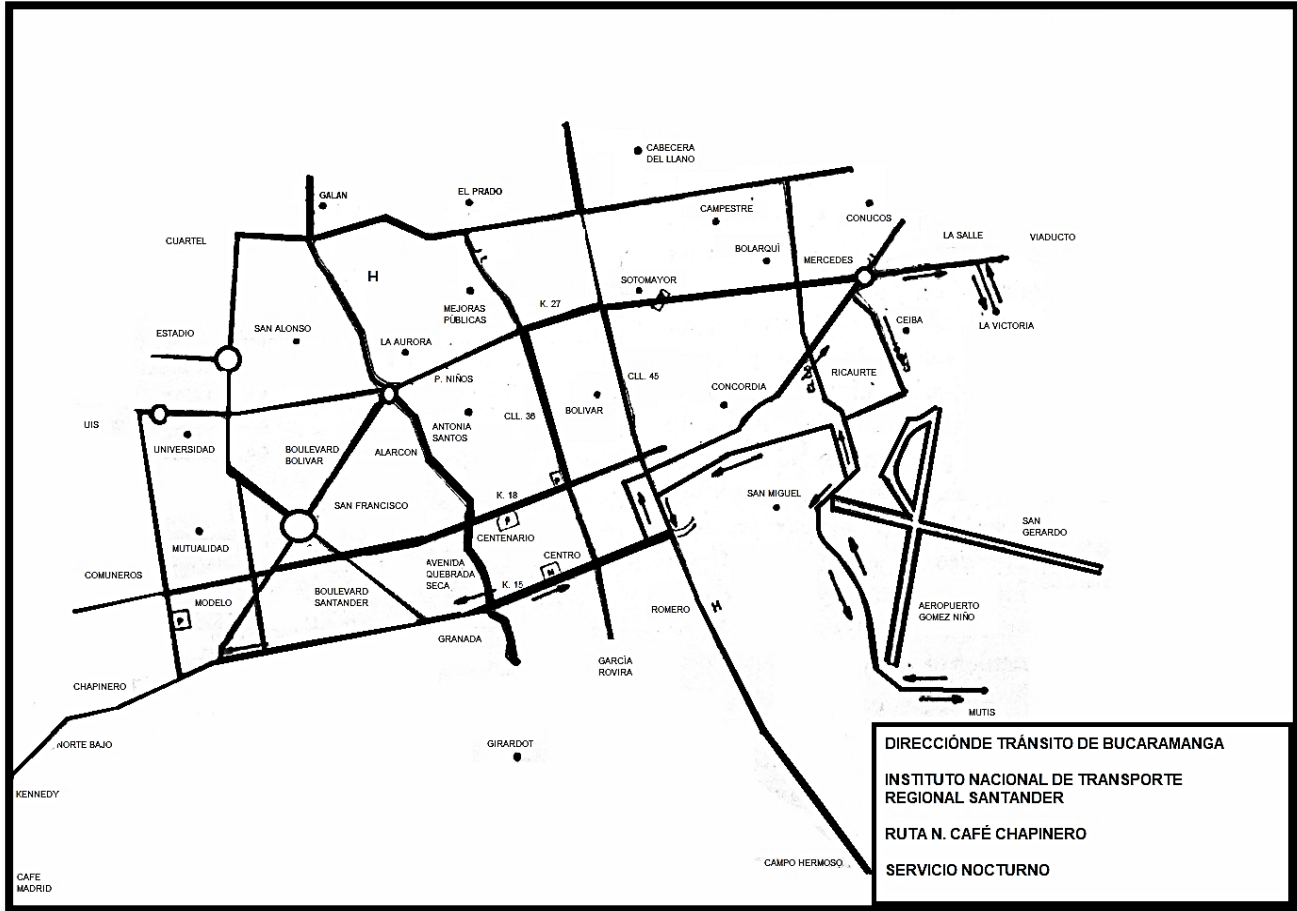
Anexo 6.1. Rutas de servicio nocturno de Unitransa S.A. y Transcolombia S.A. en 1976

Ruta Soto –La Joya (Servicio Nocturno) de la empresa Unitransa S.A.



Fuente: *Vanguardia Liberal*, 1976: 10

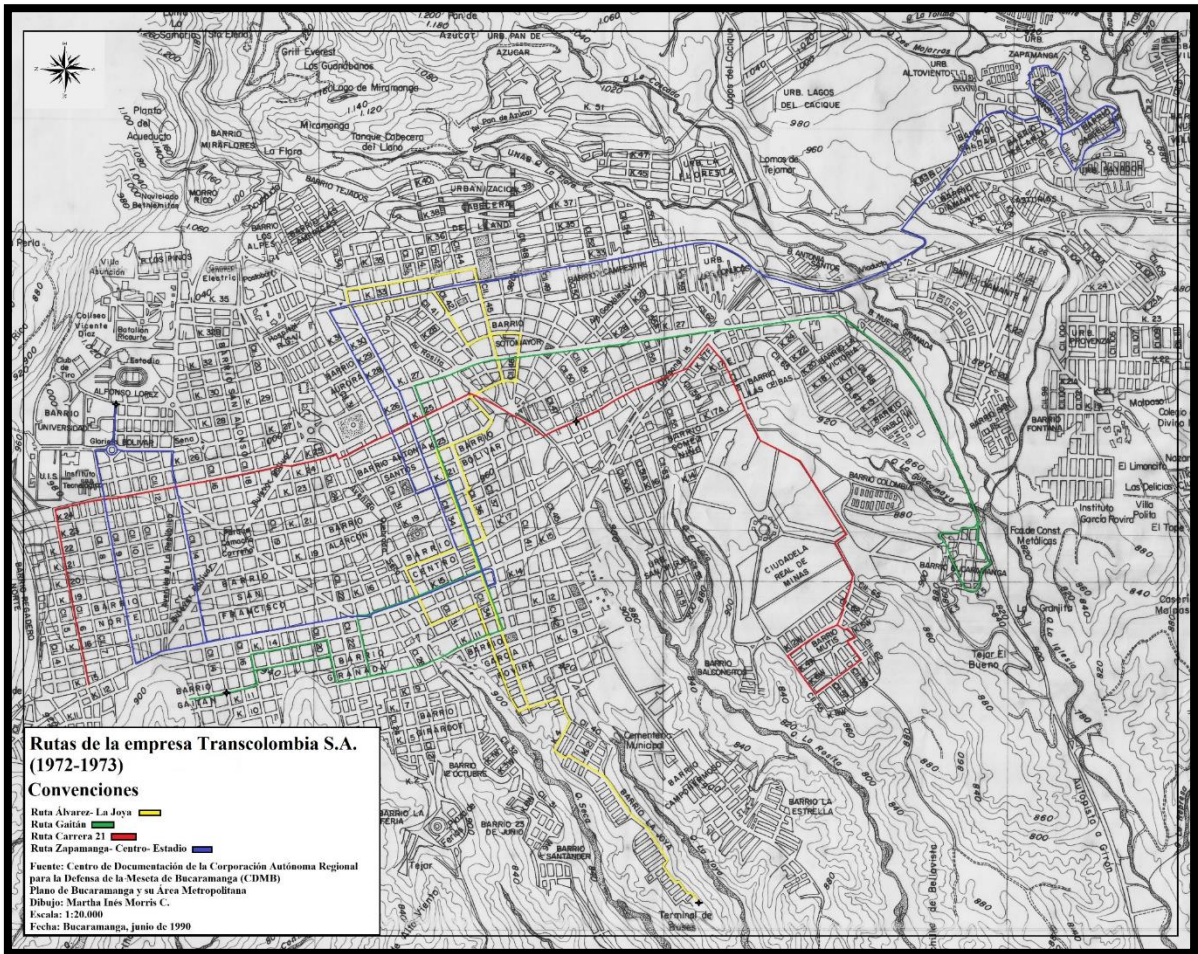
Ruta Café Madrid- Chapinero (Servicio Nocturno) de la empresa Transcolombia S.A.



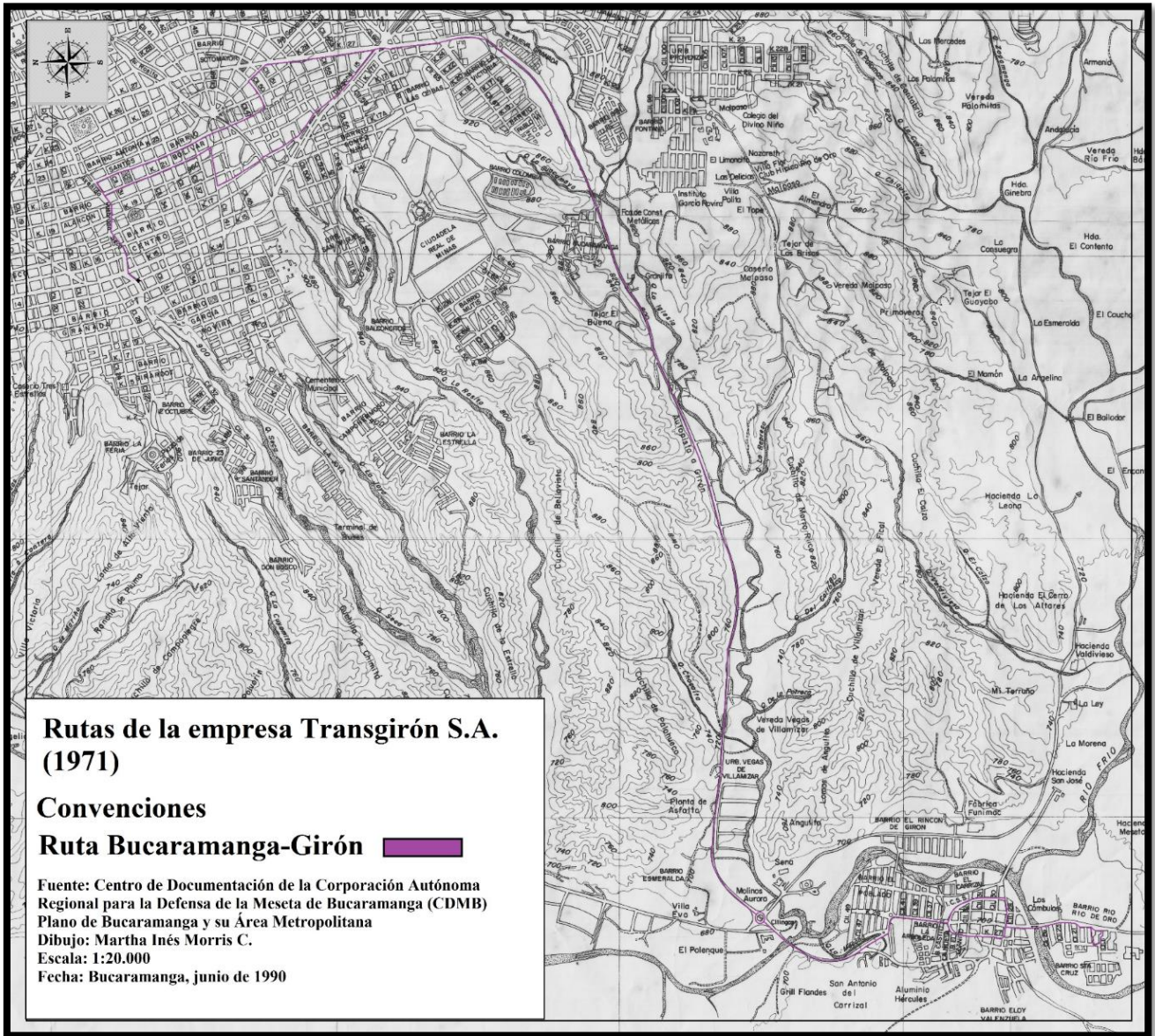
Se da a conocer a la ciudadanía en general la ruta Café Chapinero que se ha puesto en marcha para el servicio nocturno. El bus sale del barrio Kennedy para tomar la avenida Libertador, subiendo por la calle 41, continuando por la carrera 18 hasta la Puerta del Sol, tomando la carrera 27 para bajar a la Victoria. Sube por la calle 67 para regresar a la Puerta del Sol, para bajar por la avenida 61 hasta tomar la carrera 17 y llegar a la calle 56 y de ahí al Mutis. De ese barrio se regresa para llegar a la calle 57, siguiendo hacia el norte por la carrera 17, hasta la calle 45. En este sitio toma la carrera 15 hasta terminar en el barrio Kennedy, lugar de partida

Fuente: *Vanguardia Liberal*, 1976: 3

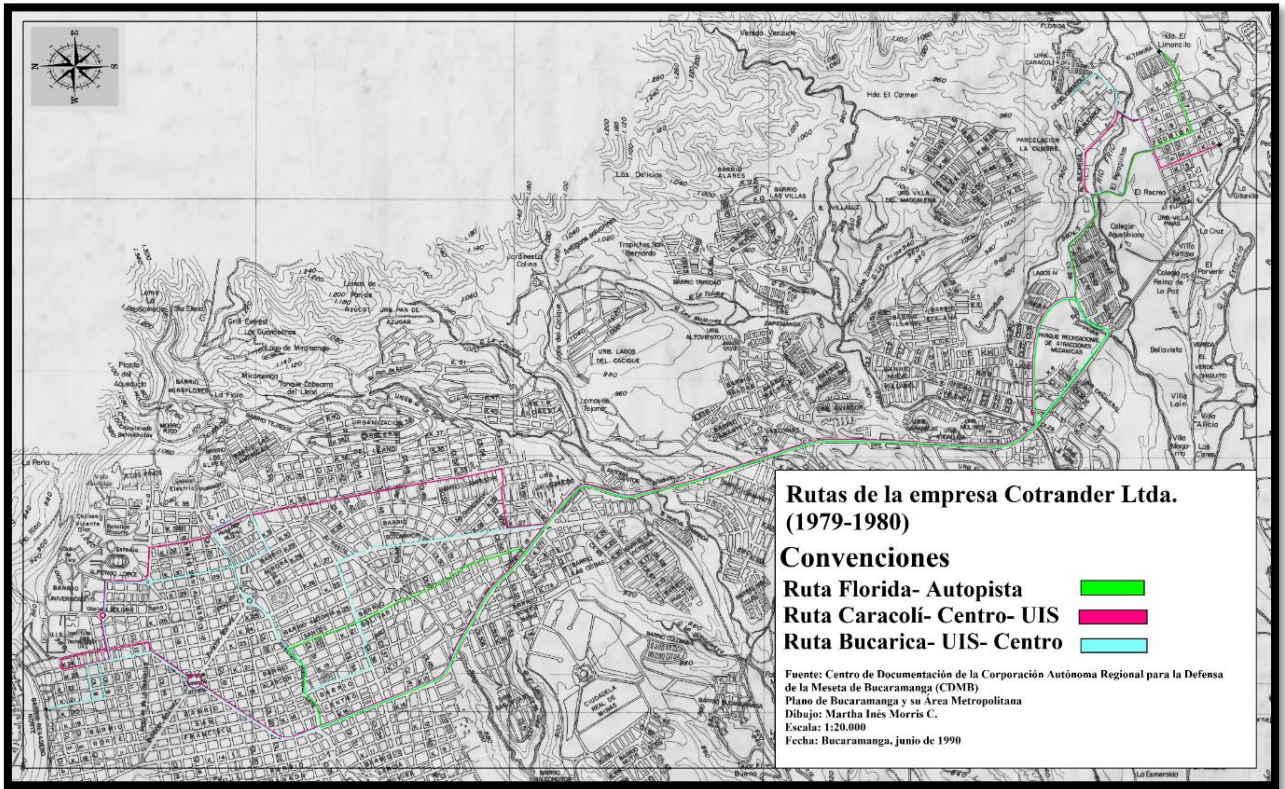
Anexo 6.2. Servicio de transporte público urbano de la empresa Transcolombia S.A. 1972-1973



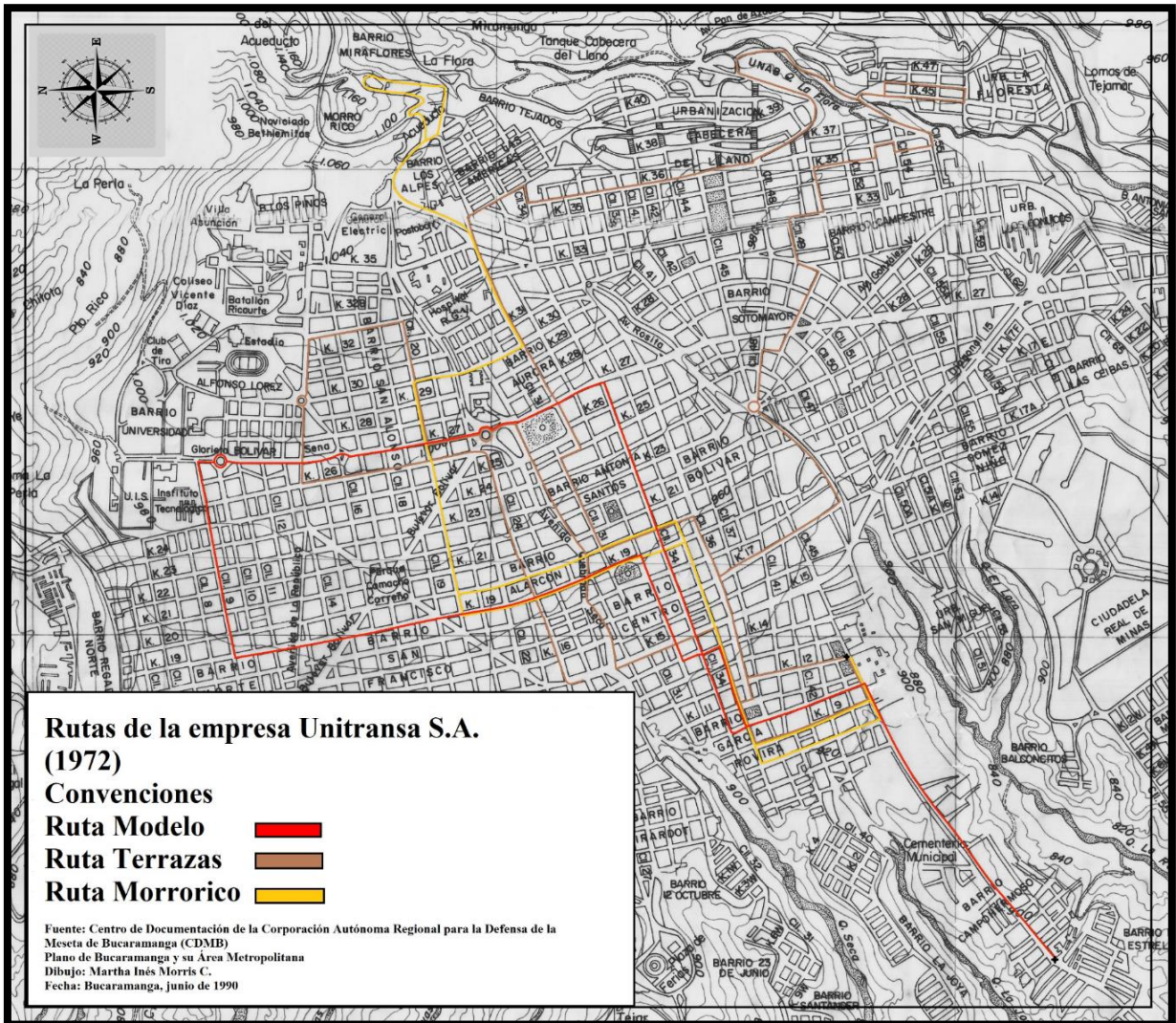
**Anexo 6.3. Servicio de transporte público urbano de la empresa Transgirón S.A.
1971**



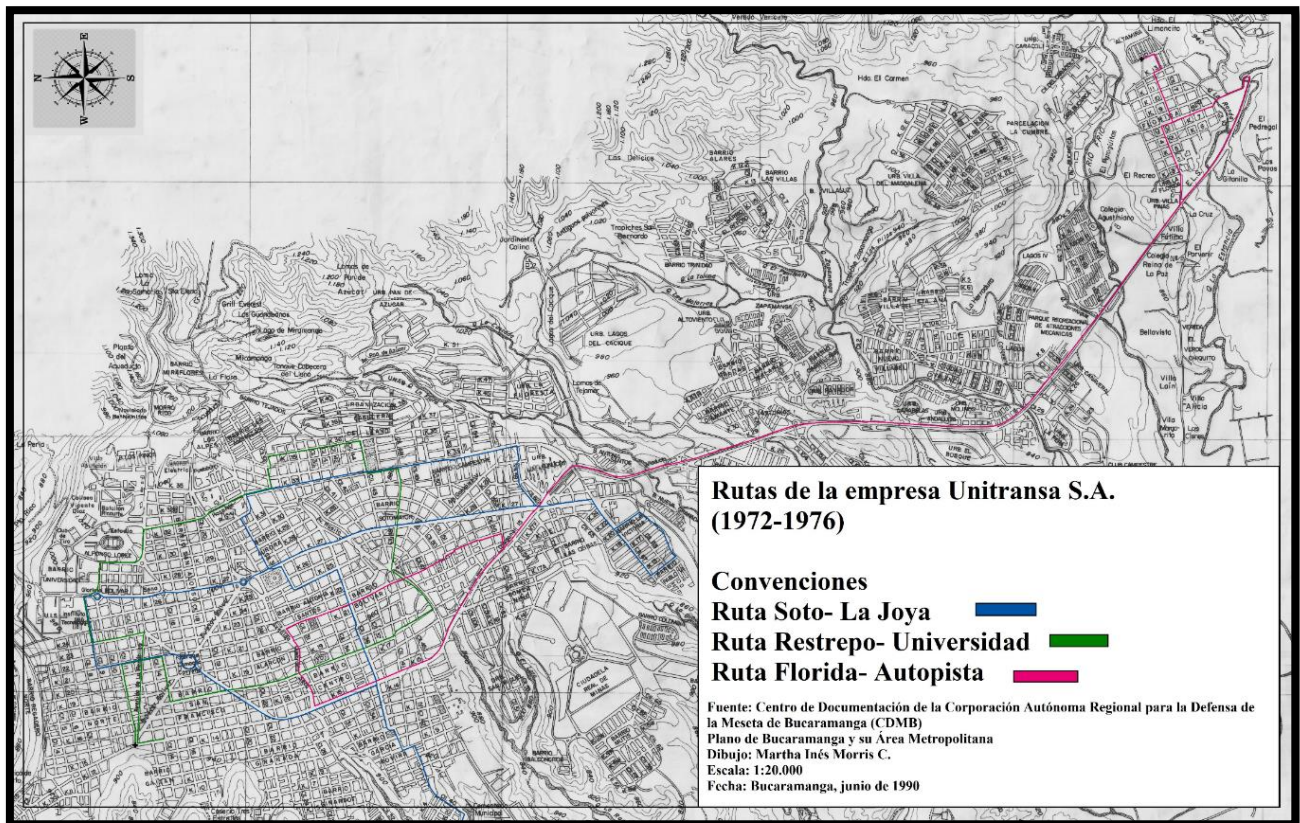
**Anexo 6.3. Servicio de transporte público urbano de la empresa Cotrander Ltda.
1979-1980**



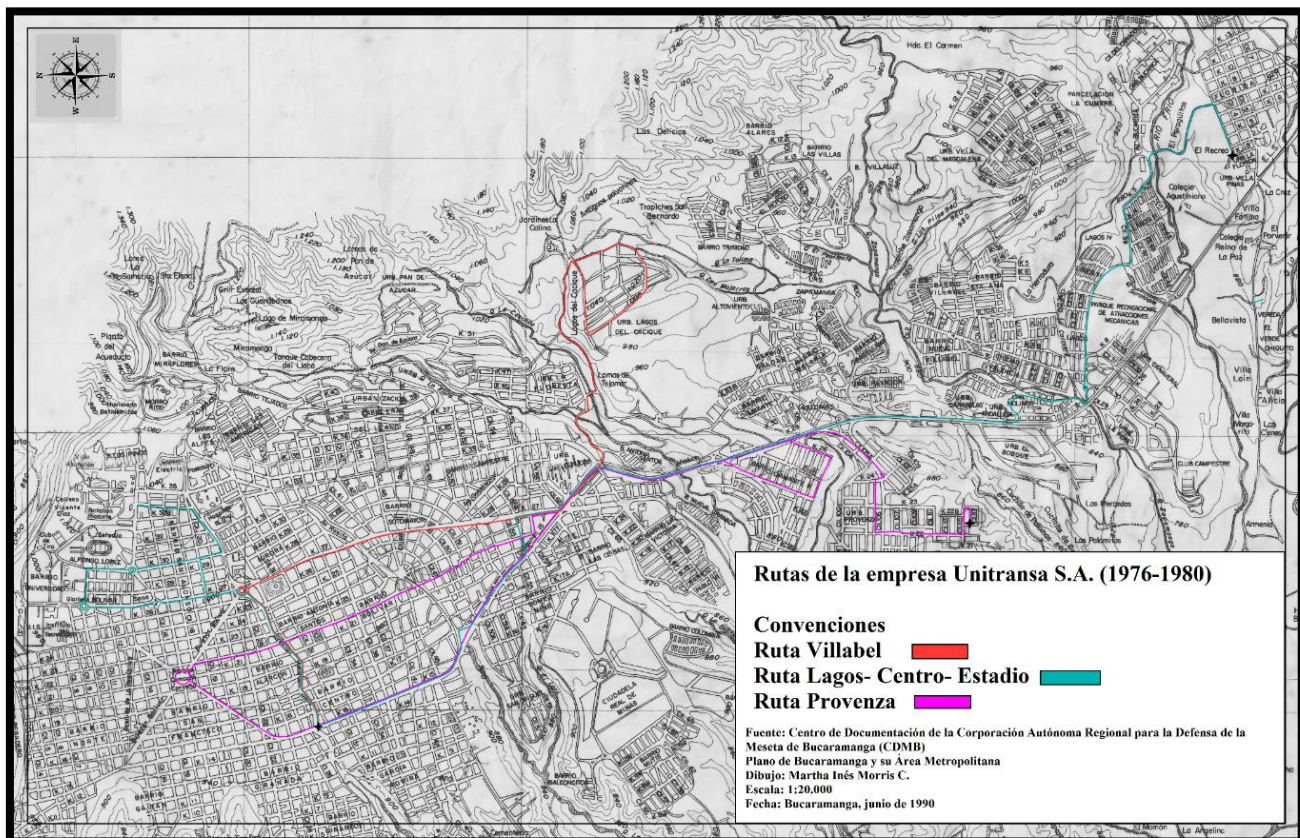
Anexo 6.4. Servicio de transporte público urbano de la empresa Unitransa S.A.
1972



**Anexo 6.4.1. Servicio de transporte público urbano de la empresa Unitransa S.A.
1972-1976**



**Anexo 6.4.2. Servicio de transporte público urbano de la empresa Unitransa S.A.
1976-1980**



FUENTES

Fuentes hemerográficas:

Diario Oficial (1970-1980)

Diario Vanguardia Liberal (1970-1980)

Fuentes documentales:

Asociación de Municipios del Área de Bucaramanga AMAB, 1980. *Estudio del plan de ordenamiento físico y programa de inversiones de la subregión de AMAB*. 1 ed. Bogotá: Publicaciones Santa Fe.

Cámara de Comercio de Bucaramanga (1971-1978). Bucaramanga, *Bucaramanga en cifras*: Cámara de Comercio de Bucaramanga.

Cámara de Comercio de Bucaramanga (1979-1986). Bucaramanga, *Área Metropolitana en Cifras*: Cámara de Comercio de Bucaramanga.

Corporación del Transporte Urbano de Santander (1987). Bucaramanga, *Estructura Tarifaria del Transporte Colectivo Urbano en Bucaramanga*: Corporación del Transporte Urbano de Santander.

Departamento Nacional de Planeación, 1975. *Para Cerrar La Brecha (1974-1978)* Alfonso López Michelsen. En: *Programas Sociales*. Bogotá: República de Colombia.

Departamento Nacional de Planeación, 1979. *Plan de Integración Nacional (1979-1985)* Julio César Turbay. En: *Políticas y Programas Sectoriales*. Bogotá: República de Colombia.

Dirección de Tránsito de Bucaramanga, 1993. *Vademécum de normas*, Bucaramanga: s.n.

Empresa Desarrollo Urbano de Bucaramanga EDUB (1978). Medellín, *Ciudadela Real de Minas*: Consultécnicos.

Jiménez López, E. M. (1969). Bucaramanga, *Organización del transporte municipal de Bucaramanga por medio del sistema cooperativo*: Universidad Industrial de Santander.

Ministerio de Minas y Energía (2008). Bogotá, *Historia Institucional del Ministerio de Minas y Energía*: Ministerio de Minas y Energía.

Ministerio de Transporte (1995). Bogotá, *Estudio Instrumento Metodológico para el establecimiento de tarifas de transporte colectivo municipal de pasajeros*: Ingeniería Vías y Transportes Ltda.

Transportes Girón (2015). Girón, *Reseña histórica de la empresa Transportes Girón S.A.*: s.n.

Fuentes bibliográficas:

Ávila Calvillo, J. E. (2009). *El poder del petróleo en las relaciones internacionales: Estados Unidos y sus estrategias hacia Medio Oriente*. El Colegio de San Luis A.C. ed. San Luis Potosí: El Colegio de San Luis A.C.

Banco de Desarrollo de América Latina CAF (2011). *Desarrollo urbano y movilidad en América Latina*. Panamá: CAF.

Barrera Duque, E., 2007. La empresa social y su responsabilidad social. *Revista de Ciencias Administrativas y Sociales*, 17(30), pp. 59-72.

Barriga Salazar, F. (2009). El petróleo y la crisis económica mundial: una mezcla explosiva. *Polemika*, Issue 1, pp. 36-43.

Bateman, A. D. (1986). Las ingenierías, las obras públicas y el transporte en Colombia. En: *Historia extensa de Colombia*. Bogotá: Ediciones Lerner, p. 493.

Becerra Rodríguez, F., 2008. Las redes empresariales y la dinámica de la empresa: aproximación teórica. *INNOVAR. Revista de Ciencias Administrativas y Sociales*, 18(32), pp. 27-45.

Bejarano A., J. A., 1985. *Economía y poder*. 1 ed. Bogotá: CEREC.

Borrero, E., 1981. Programación Automotriz en el Grupo Andino. *Coyuntura Económica: Investigación Económica y Social*, Issue 7, pp. 251-259.

Cervantes, A. L. (1989). Administración metropolitana: el transporte público en Guadalajara. *El Colegio de México*, pp. 385-407.

Chandler, A. D. (2008). *La mano visible: La revolución de la gestión en la empresa norteamericana*. Barcelona: Esade Fondo, Ediciones Belloc.

Coase, R. (1996). *La naturaleza de la empresa: orígenes, evolución y desarrollo*. México: Fondo de Cultura Económica.

Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2012. Qué es un BRT, o la implementación del Metrobus en la ciudad de Buenos Aires, Argentina. *Boletín facilitación del transporte y el comercio en América Latina y el Caribe*, Issue 8, pp. 1-10.

Duverger, M., 1957. *Los Partidos Políticos*. México D.F.: Fondo de Cultura Económica.

Ecopetrol S.A., 2004. *El petróleo y su mundo*. 9 ed. Bogotá: Ecopetrol S.A.

Etienne, H. (1989). ¿A dónde Vas? o como la investigación urbana aborda el transporte. En: *La investigación urbana en América Latina*. Quito: Ciudad: Centro de Investigaciones, pp. 169-173.

Fromm, G. (1974). *La inversión en el transporte y el desarrollo económico*. Buenos Aires: Troquel.

Guajardo Soto, G., 2015. *La empresa pública y sus definiciones en el largo plazo*. En: *La empresa pública en México y en América Latina: entre el mercado y el estado*. México D.F.: Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades: Universidad Nacional Autónoma de México, pp. 23-33.

Grupo de Investigación Procesos Urbanos en Hábitat, Vivienda e Informalidad (2009). *Ciudad Informal Colombiana: Barrios Construidos por la gente*. Bogotá: Universidad de Colombia, Facultad de Artes.

Islas Rivera, V. (2000). *Llegando tarde al compromiso: La crisis del transporte en la Ciudad de México*. México D.F.: El Colegio de México y el Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano.

Islas Rivera, V. & Zaragoza, M. (2009). *Análisis de los sistemas de transporte: Vol. 1 Conceptos Básicos*. México D.F.: IMT.

Jiménez Jiménez, J. J. (1996). *El transporte de autobuses urbanos: diseño y aplicación: Indicadores de productividad*. Toluca: Universidad Autónoma del Estado de México.

Kalmanovitz, S., 1995. *Economía y nación: una breve historia de Colombia*. 4 ed. Bogotá: Tercer Mundo Editores.

Kalmanovitz, S. (2010). *Nueva Historia Económica de Colombia*. Bogotá: Universidad Jorge Tadeo Lozano- Taurus.

Koepff, J. (2015). El Transporte Público en la Gran Área Metropolitana de Costa Rica. *Perspectivas: Fesamericanacentral.org*, Issue 1, pp. 1-11.

Layton Hernández, O. L. & Díaz Contreras, A. (2004). *El sistema integrado de transporte masivo para AMB como oportunidad de modernización para las empresas de transporte urbano colectivo: Un análisis desde las teorías evolucionistas de la firma*. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander.

Londoño Botero, R., 1986. La estructura sindical colombiana en la década del 70. En: *Sindicalismo y política económica*. Bogotá: Fedesarrollo y Fondo Editorial CEREC, pp. 97-151.

López, E., Montes, E., Garavito, A. & Collazos, M. M., 2012. La economía petrolera en Colombia (Parte I), Marco Legal-Contractual y principales eslabones de la cadena de producción (1920-2010). *Borradores de Economía*, Issue 692, p. 101.

López, F., Nieto, D. B. & Arias, C., 2010. Relaciones entre el concepto de movilidad y la ocupación territorial de Medellín. *Revista Escuela de Ingeniería de Antioquía*, Issue 13, pp. 27-37.

López, S. & Valdaliso, J. (2003). Empresas, emprendedores y monopolistas en las rupturas industriales de dos fines de siglo. *Cuadernos de Economía y Dirección de Empresas*, Issue 17, pp. 17-44.

Malavé Mata, H. (1982). La crisis petrolera internacional y su incidencia en América Latina. *Comercio Exterior*, 8(32), pp. 864-875.

Miralles-Guasch, C., 2002. *Ciudad y Transporte: El binomio imperfecto*. 1 ed. Barcelona: Ariel.

Gómez G., O., 1982. Las empresas públicas en México: desempeño reciente y relaciones con la política económica. *El Trimestre Económico*, Issue 194, pp. 451-479.

Mirama, J. C. (2017). *Historia del Proceso de gestión y ejecución de obras viales en la ciudad de Bucaramanga 1975-1982*. Bucaramanga: Universidad Industrial de Santander.

Molinero Molinero, A. R. & Sánchez Arellano, L. I. (2002). *Transporte Público: Planeación, diseño, operación y administración*. Toluca: Universidad Autónoma del Estado de México.

Moller, R. (2004). *La alternativa para el transporte público colectivo en Colombia*. Cali: Universidad del Valle.

Montezuma, R., 1996. El Transporte Urbano de Pasajeros en Santafé de Bogotá. En: *El transporte urbano: un desafío para el próximo milenio/ Seminario Sistemas de Transporte para las grandes ciudades*. Santafé de Bogotá: Centro Editorial Javeriano CEJA, p. 204.

Montezuma, R. (2000). *Presente y futuro de la movilidad urbana en Bogotá: retos y realidad*. Bogotá: Veeduría Distrital, INJAVIU, El Tiempo.

North, D. (1993). *Instituciones, Cambio Institucional y Desempeño Económico*. México D.F.: Fondo de Cultura Económica.

Pachón, Á. & Ramírez, M. T. (2006). *La infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX: una descripción desde el punto de vista económico*. Bogotá: Fondo de Cultura Económica.

Pérez Solano, J. A., 2017. El concepto y la naturaleza del arbitraje comercial en el ordenamiento jurídico colombiano. *Justicia*, Issue 32, pp. 259-282.

Perry Rubio, G., 1986. La experiencia colombiana. En: *Sindicalismo y política económica*. Bogotá: Fedesarrollo, Fondo Editorial CEREC, pp. 51-95.

Rincón, H. & Garavito, A. (2004). Mercado Actual de la Gasolina y del ACPM en Colombia e inflación. *Borradores de Economía*, Issue 287, pp. 1-35.

Ríos, L. (1994). *Área Metropolitana de Bucaramanga: realidades y contrastes*. Bucaramanga: Fundación para la promoción de la Cultural y la Educación Popular FUNPROCEP.

Ronquillo Campoverde, J. E., 2015. *La empresa social: Un modelo emergente*. Cartagena: Universidad Politécnica de Cartagena.

Rueda, N. (2003). *Paradojas de un ordenamiento urbano: Evolución de las políticas, normativas y planes de ordenamiento urbano de la ciudad de Bucaramanga durante el Siglo XX*. Bucaramanga: Universidad Santo Tomás.

Ruiz Caro, A. (2001). *El papel de la OPEP en el comportamiento del mercado petrolero internacional*. Santiago de Chile: CEPAL-ECLAC.

Samper, D. (1965). *Los transportes en Colombia*. Bogotá: Contraloría General de la República.

Sanín, J. (2008). *Historia del Transporte y la Infraestructura en Colombia 1492-2007*. Bogotá: Ministerio de Transporte.

Schumpeter, J. (1944). *Teoría del Desarrollo Económico: Una investigación sobre ganancias, capital, crédito y ciclo económico*. México D.F.: Fondo de Cultura Económico.

Sombart, W. (1972). *El Burgués: Contribución a la historia espiritual del hombre económico moderno*. Madrid: Alianza Editorial.

Valdaliso, J. M. & López, S., 2007. *Historia económica de la empresa*. 2 ed. Barcelona: Crítica.

Vinasco Martínez, D. (2017). Transporte Público en Cali: aspectos generales de su configuración en el siglo XX. *Ciencias Sociales*, Issue 21, pp. 41-67.

Williamson, O. (2009). *Las Instituciones Económicas del Capitalismo*. México D.F.: Fondo de Cultura Económica.

Fuentes Electrónicas:

Alcaldía de Bucaramanga, 2019. [En línea]: Available at: <http://versionantigua.bucaramanga.gov.co/Contenido.aspx?Param=9> [Último acceso: 26 mayo 2019].

Área Metropolitana de Bucaramanga, 2020. [en línea]: Available at: <https://www.amb.gov.co/mapas/> [último acceso: 5 de mayo 2020].

Cotrander S.A., 2019. Cooperativa de Transportadores de Santander Ltda. [En línea] Available at: <http://cotrander.com/documentos/> [Último acceso: 25 abril 2019].

Comunidad Andina, 2020. Comunidad Andina. [En línea] Available at: <http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?tipo=QU> [Último acceso: 14 octubre 2020].

Servicio Nacional de Aprendizaje, 2020. sena.edu.co. [En línea] Available at: <https://www.sena.edu.co/es-co/sena/Paginas/quienesSomos.aspx> [Último acceso: 5 octubre 2020]. Transgirón S.A., 2019.

Transportes Girón S.A. [En línea] Available at: <http://transgiron.com.co/> [Último acceso: 25 mayo 2019].

Transcolombia S.A., 2019. Transportes Colombia S.A. [En línea] Available at:
<https://www.transcolombiasa.com/quienes-somos.html> [Último acceso: 22 04 2019].

Unitransa S.A., 2019. Unitransa S.A. [En línea] Available at:
<https://unitransa.com/unitransa-sa/quienes-somos> [Último acceso: 23 abril 2019].