

UNIVERSIDAD EXTERNADO DE COLOMBIA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANAS

**IMPLEMENTACIÓN DEL SITP Y SU INCIDENCIA EN LAS DINÁMICAS DE LAS
FAMILIAS EX PROPIETARIAS DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE TRADICIONAL EN
BOGOTÁ, COLOMBIA**

LIZETH NATALIA ORTIZ AGUIRRE

BOGOTÁ

2021

INDICE CAPITULAR

INTRODUCCIÓN	5
CAPÍTULO I: IDENTIDAD DE LA INVESTIGACIÓN.....	10
ANTECEDENTES DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO EN ALGUNOS PAÍSES DE LATINOAMÉRICA.	11
<i>Un breve acercamiento a los medios de transporte público masivo en algunos países de Latinoamérica de 1980 al 2000.....</i>	<i>11</i>
<i>Transporte terrestre en Colombia, un breve recorrido de 1900 a 2000.....</i>	<i>13</i>
<i>Transporte público en Bogotá de 1980 a 2012.</i>	<i>18</i>
Tabla #1: Cantidad de habitantes en Bogotá por década.....	22
Tabla #2: Distribución de las zonas de Bogotá en operadoras.....	25
IMPACTOS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE (SITP) EN EL ASPECTO LABORAL DE EX CONDUCTORES DE TRANSPORTE TRADICIONAL Y LA EMPRESA BERMÚDEZ S.A.	25
¿POR QUÉ EL IMPACTO DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE (SITP) Y NO DE TRANSMILENIO?	29
<i>Objetivos.....</i>	<i>35</i>
CAPÍTULO II: APROXIMACIONES A LAS TRANSFORMACIONES DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN BOGOTÁ.	37
MARCO TEÓRICO - CONCEPTUAL	38
MARCO METODOLÓGICO	42
<i>Instrumento.....</i>	<i>50</i>
<i>Personas entrevistadas.....</i>	<i>51</i>
CAPÍTULO III: UN CAMBIO EN LAS FAMILIAS POST IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE (SITP).	55

SITP: UN CAMBIO PARA EL BOLSILLO DE LAS FAMILIAS, UN ANTES Y UN DESPUÉS DE LA IMPLEMENTACIÓN.	56
<i>Fotografía #1</i>	61
TRANSFORMACIONES EN LA COTIDIANIDAD DE LAS FAMILIAS POST IMPLEMENTACIÓN DEL SITP.	63
DEL OFICIO AL TRABAJO.....	67
<i>Fotografía #2</i>	69
<i>Fotografía #3</i>	71
<i>Fotografía #4</i>	75
<i>Fotografía #5</i>	75
CONCLUSIONES	77
REFERENCIAS	82
ANEXOS	87
MATRIZ DE RESULTADOS	87
<i>Tabla #1</i>	87
<i>Tabla #2</i>	91
FOTOGRAFÍAS	94
<i>Fotografía #6</i>	94
<i>Fotografía #7</i>	94
<i>Fotografía #8</i>	95
<i>Fotografía #9</i>	95



“El Transporte tradicional para nosotros fue más que un trabajo, fue un estilo de vida que nos dio muchas experiencias gratificantes y aprendizajes; en lo personal, crecer viendo el colegaje que se forjaba en este medio, me permitió aprender muchas cosas y entender que un trabajo puede ser más allá que una actividad remunerada, pues cuando se ama lo que se hace, este se puede convertir en el motor de tu vida”

NATALIA ORTIZ –

INTRODUCCIÓN

La presente investigación fue realizada por la Trabajadora Social en formación Lizeth Natalia Ortiz Aguirre de la Universidad Externado de Colombia, esta está enfocada en *la incidencia en las dinámicas de las familias ex propietarias de vehículos de Transporte Tradicional tras la implementación del SITP* y con el objetivo principal de *Analizar las percepciones de los ex propietarios en los diferentes cambios y dinámicas presentes en sus familias en la ciudad de Bogotá.*

El interés por este tema surge a partir de una experiencia personal, pues la familia de la investigadora fue propietaria de vehículos de Transporte Tradicional (T.T.) aproximadamente veintitrés años y a lo largo de este tiempo tuvieron cuatro carros en diferentes empresas del transporte de la ciudad de Bogotá, esta labor les permitió construir su casa, sacar adelante a sus hijos, tener una vida estable económicamente y una buena calidad de vida, pues al ser los carros de su propiedad tenían la posibilidad de manejar los tiempos de trabajo a su conveniencia; Sin embargo, en el año 2012 con la implementación del Sistema Integrado de Transporte (SITP) su familia fue notificada del cambio gradual que se iba a empezar a hacer en las diferentes empresas de T.T.

Tres años después de la notificación de la reorganización del transporte, a su vehículo le cancelaron la tarjeta de operación, pues este al ser un modelo de principios de los años noventa, ya había cumplido más de la mitad su vida útil y como en el momento había sobreoferta de buses y busetas, la alcaldía optó por sacar la mayor cantidad de vehículos de circulación, sin embargo, no hubo un proceso de chatarrización ni de pago, dejando a la familia con la responsabilidad de un parqueadero indefinido pero sin un sustento económico. A raíz de esto, la familia de la investigadora

tuvo que suspender sus actividades laborales y buscar nuevas opciones económicas para suplir sus necesidades, lo que trajo consigo la modificación de ciertas dinámicas dentro del núcleo familiar.

Con unos ahorros y la venta del carro particular, lograron comprar una camioneta con la que los abuelos de la investigadora trabajaron durante un tiempo vendiendo panela y entregando pedidos; esto ocasionó un cambio importante en la forma en la que la familia vivía, no solo económicamente, sino en su interacción con otras familias del gremio, pues después de esto las familias optaron por buscar nuevas formas de empleo. Con el paso del tiempo y la negativa por parte de la operadora para el pago del vehículo, la situación se volvió más compleja, pues cada mes su familia debía pagar el parqueadero del carro mientras la empresa con la cual se había hecho un acuerdo de pago, respondía por la compra del mismo, pues como muchas otras esta se acogió a la Ley de insolvencia; a finales del año 2019 dicha empresa firmó un contrato de compraventa y dio la orden para chatarrizar el vehículo, pero no cumplieron con lo pactado y nuevamente dilataron el proceso.

Aunque son varias las empresas responsables de recibir y pagar los miles de vehículos de transporte tradicional en Bogotá, todas han tenido las mismas inconsistencias a la hora de cumplir lo pactado durante la fase inicial de la implementación, concuerdan que la falta de recursos les impide continuar de manera adecuada con el proceso. Debido a esto, muchos de los propietarios cuyos vehículos ya habían entregado o no tenían tarjeta de operación, no recibieron el pago de sus carros ni respuesta alguna al respecto, sin embargo, continuaron pagando parqueaderos e impuestos, pues estos vehículos tenían que estar con los papeles en regla al momento de realizar la chatarrización. Han pasado varios años y aún no hay una solución viable para suplir las necesidades de movilidad ni respuesta alguna a los ex propietarios.

Es a partir de esto que surge la inquietud frente a los procesos que llevaron otras familias del gremio y se plantea la pregunta de investigación de

¿Cuál fue el impacto en la calidad de vida y las dinámicas socioeconómicas de las familias ex propietarias de vehículos de transporte tradicional posterior a la implementación del Sistema Integrado de Transporte (SITP)?

pues más allá de ser una experiencia personal, es importante que desde lo académico se dé cuenta del impacto que tuvo la reorganización del transporte público no solo en el ámbito general de movilidad y economía, sino que es pertinente verlo desde una perspectiva microsocial, dándole voz a aquellas familias que eran propietarias de estos vehículos.

Con relación a lo anterior en el primer capítulo se plantea un breve recorrido de los avances en materia de transporte público a nivel Latinoamérica, especialmente frente a los medios de transporte cuya movilización se da por vías segregadas; se realiza un breve recorrido histórico que permite dar cuenta de la evolución que ha tenido el Transporte Tradicional en la ciudad de Bogotá y de la misma manera, se revisan algunas investigaciones previas en materia del impacto que ha generado la implementación del SITP en la ciudad de Bogotá.

Adicionalmente, se plantea el ítem ¿Por qué el impacto del Sistema Integrado de Transporte (SITP) y no de Transmilenio?, en donde se plantean las razones por las cuales la investigación se centró en el impacto del SITP y no en otro medio de transporte, se resalta de donde surgió la pregunta de investigación y, por último, los objetivos de la misma.

El segundo capítulo se divide en dos partes, por un lado, se plasman los componentes teóricos y conceptuales que le dieron fuerza a la investigación a lo largo de la misma, teniendo en

cuenta que su desarrollo se da desde la teoría de la complejidad y bajo una mirada Sistémica a través de la cual se va a entender el concepto de familia, de dinámicas familiares de trabajo y de condiciones laborales. Por otro lado, se plantean los aspectos metodológicos que se emplearon en el diseño y la recolección de la información de la presente investigación y como estos se construyeron con base en las experiencias de la investigadora y de los entrevistados.

Así mismo, se resalta la importancia de los materiales de archivo fotográficos, pues en la presente investigación se utilizaron fotografías aportadas por uno de los entrevistados en donde se muestran diferentes escenarios extralaborales que vivieron los entrevistados en el tiempo en el que trabajaron en el Transporte Tradicional.

En el tercer capítulo, se realiza un análisis de los resultados obtenidos a través de los medios de recolección de información anteriormente nombrados, este capítulo se divide en tres partes, por un lado está el apartado “SITP: un cambio para el bolsillo de las familias, un antes y un después de la implementación”, en este se presentan los resultados y se hace una análisis frente a los cambios económicos y laborales que han tenido las familias ex propietarias de vehículos de Transporte Tradicional.

En el segundo apartado llamado Transformaciones en la cotidianidad de las familias post implementación del SITP, se recogen elementos frente a la incidencia que tuvo el SITP en las rutinas y los modos de vida de las familias ex propietarias, de qué manera han afrontado estos cambios y los diferentes procesos de autoorganización que surgieron después de esto. Por último, en el apartado Del oficio al trabajo, se resalta la importancia de la participación familiar en los diferentes espacios laborales y extralaborales que tienen relación con el gremio del transporte tradicional.

Ya para finalizar, en el cuarto capítulo, se presentan las conclusiones generales de la presente investigación y los elementos que pueden servir de insumos para próximas investigaciones en materia del impacto que tuvo el SITP.

CAPÍTULO UNO
IDENTIDAD DE LA INVESTIGACIÓN

ANTECEDENTES DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO EN ALGUNOS PAÍSES DE LATINOAMÉRICA.

UN BREVE ACERCAMIENTO A LOS MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO EN ALGUNOS PAÍSES DE LATINOAMÉRICA DE 1980 AL 2000

Con el paso de los años los avances tecnológicos, la apertura económica y la migración, ha llevado a los diferentes países de Latinoamérica y del mundo a entrar en procesos de expansión de las ciudades, innovando en las viviendas y en los medios de transporte. América Latina, está bastante adelantada en materia de transporte urbano, si bien Brasil tomó la delantera en materia de transporte público, poco a poco países como Colombia, Ecuador, entre otros se fueron sumando a los avances en los medios de transporte en las ciudades, que obedecían de la misma manera a las necesidades emergentes con el aumento poblacional.

La ciudad de Curitiba en Brasil se convirtió en pionera en América Latina al implantar un sistema de transporte masivo mediante buses.

Este sistema constituyó un proyecto conjunto de un modelo de desarrollo urbano en el país [...] en los años ochenta, las autoridades de Brasil contemplaron la posibilidad de reemplazar los buses articulados por tranvías, sin embargo, los costos que implicaba invertir en esta transición no permitieron llevarlo a cabo, por esta razón, el bus articulado se convirtió en la respuesta a la necesidad de un medio de transporte masivo que en el momento tenía la ciudad. (Chaparro, 2002, p. 51)

Este proyecto inicialmente tiene sus raíces y se consolidó con el Plan Regulador (julio 31 de 1966), en donde se plantean algunos parámetros para el sistema de transporte con biarticulados, como los son:

La concentración del desarrollo urbano en ejes estructurales lineales, bien atendidos por el transporte público y la red vial; la descongestión de la zona céntrica, y su protección como foco de algunos tipos de actividades; la contención de la expansión horizontal de la ciudad; y, la creación de una zona industrial. (Chaparro, 2002, p. 52)

Así mismo, el sistema es operado por una sola empresa y su tránsito se da por un eje en específico, lo que en el caso de Curitiba hizo que fuera un éxito, ya que esto facilita el manejo de todo el sistema.

Si bien, los sistemas de transporte que funcionan a nivel Latinoamérica están inspirados en Brasil, como excepción se podría hablar de la vía Expresa del Paseo de la República de Lima, fue inaugurada para suplir la demanda de transporte ya que el sistema de Metro que se había propuesto, no pudo ser financiada. Inició sus operaciones con la empresa Nacional de Transporte Urbano con varias líneas operadas por buses, algunos articulados, con el tiempo las operaciones de ENATRU se volvieron al sector privado. La privatización

Extendió a la circulación sobre la propia Vía Expresa, dando como consecuencia ineficiencias operativas y un alza en las tasas de accidentabilidad, ocurriendo algunos choques frontales. Por esto, se efectuó una licitación de una cantidad limitada de líneas con derecho a ocupar la Vía. (Chaparro, 2002, p. 54)

Conforme pasaron los años, la experiencia de Brasil en materia de transporte se empezó a conocer en toda Latinoamérica, la ciudad de Quito que necesitaba poner en práctica un medio de transporte que permitiera que la población limeña se movilizara de manera más eficaz que abarcara la ciudad. Por esta razón después de repensar la manera en la que se movilizaban las personas en Lima, se optó por la opción de instaurar un medio de transporte llamado Trolebús.

Por los años ochenta en Latinoamérica el trolebús estaba tomando fuerza en algunos países, pero en otros la perdía y esto se debía principalmente a las

preocupaciones sobre la contaminación atmosférica; la posibilidad de que las vibraciones generadas por los buses grandes a Diesel pudiesen dañar los edificios coloniales en el área céntrica de la ciudad, y; una oferta de financiamiento muy generosa extendida por parte del gobierno de España. (Chaparro, 2002, p. 55)

Aun así, en Quito se inauguró en 1995, los trolebuses se movilizaban por vías segregadas a lo largo de la ciudad, siendo este el centro de un transporte integral, pues es complementado por buses alimentadores que cubren rutas alternas y que facilitan su acceso al pasajero por medio del trasbordo. Con los años y para nuevas extensiones del sistema se optó por la utilización de buses de Diesel, además de la incorporación de motores Diesel en los trolebuses. “Otras ciudades latinoamericanas que, a principios del Siglo XXI, evalúan la adopción de sistemas de transporte masivo mediante buses, incluye Lima, Panamá y Santiago de Chile” (Chaparro, 2002, p. 55)

TRANSPORTE TERRESTRE EN COLOMBIA, UN BREVE RECORRIDO DE 1900 A 2000

Como bien se mencionó en el apartado anterior el desarrollo de los medios de transporte en los diferentes países de Latinoamérica han ido de la mano, no solo de transporte masivo, sino

en el transporte en general. Colombia desde mediados del siglo XIX en adelante, se vio influenciada por países como Argentina, Brasil, México, Estados Unidos y algunos países de Europa, pues la apertura económica impactó en la forma en la que se transportaban mercancías y personas en el país.

Alrededor de los años 1900, Colombia contaba con transporte fluvial a vapor por el Río Magdalena, y ya había iniciado varios años atrás la construcción de vías ferroviarias en diferentes zonas como Panamá, Sabanilla y Cúcuta, que fueron los primeros; posteriormente, la Sabana de Bogotá, el departamento de Girardot y el departamento de Antioquia, entre otros; esto con el fin de conectar al país intermunicipalmente y de la misma manera, para suplir aquellas necesidades de mejora frente al transporte y la movilidad comercial y de pasajeros que la expansión económica requería en el momento. Sin embargo, al terminar la Guerra de los Mil Días y con la separación de Panamá, Colombia quedó en una situación económica compleja, lo que trajo consigo varios años de recuperación.

Durante los años siguientes, en materia de transporte el gobierno nacional centró su atención en el arreglo y apertura de los caminos de herradura, canalización de ríos y en la construcción de vías ferroviarias; poco a poco el transporte en tren se convierte en parte esencial de la economía del país con la comercialización de grano y el auge de la exportación de Café, este

fue el catalizador del desarrollo económico. El volumen de su exportación hizo relativamente viables los ferrocarriles de Antioquia, Caldas y el Pacífico [...] pues al comparar los costos de los fletes, el transporte por medio de ferrocarriles era más viable y económico, lo que significó una reducción del ingreso y el empleo en la arriería y un mejor ingreso y mayor rentabilidad para los cafeteros, agentes económicos, más modernos y productivos. (Alvear, 2007, p. 239)

Con la llegada del primer vehículo al país en 1899, crece un interés frente a la construcción de carreteras para automóviles, dejando de lado que en ese entonces Colombia era en su mayoría ruralidad y que los automóviles al ser pocos a principios del siglo XX, se iban a quedar en las grandes ciudades. Para 1907 el recién fundado “Ministerio de Obras dictó un documento que normalizó y reglamentó estas construcciones en el país, ocupándose así del trazado, las estacas de nivelación, andenes, plataformas, alcantarillas, distancias kilométricas y conservación” (Alvear, 2007, p. 220); conforme pasaron los años, las carreteras de Samacá al Puente de Boyacá, el Alban y Magdalena, la carretera de Cúcuta, la vía Villavicencio, Bogotá, Chipaque, entre otras que conectaban el sur y el norte con el centro del país, fueron construidas de manera gradual.

Al igual que con los otros medios de transporte que hasta la fecha surgieron en Colombia, en 1921 y después de realizar varios estudios, se inaugura el cable aéreo de Manizales - Mariquita, con el fin de mejorar el transporte de las cosechas de Café, pues el ferrocarril ya no daba abasto con la cantidad de bultos que se exportaban y se movilizaban por el país. Si bien este fue un medio viable durante los primeros años, para 1939 su rentabilidad se desplomó, pues “el ferrocarril de Caldas, que empalmaba con el del Pacífico, y el camión, ofrecían mejores condiciones en materia de velocidad y flete” (Alvear, 2007, p. 249).

Han sido varios los avances que ha tenido Colombia en materia de infraestructura y transporte, todo en busca del progreso y desarrollo económico. A partir de 1922 el país se enfoca principalmente en

mejorar la navegación por el Magdalena y dotarse de puertos en el Caribe; establecer la aviación comercial; crear un puerto en el Pacífico y conectarlo con los principales centros económicos del interior; terminar una serie de ferrocarriles, capaces finalmente de unir los

centros de producción; y construir una apreciable red de carreteras que hará posible la llegada del automóvil a buena parte del territorio nacional. (Alvear, 2007, p. 272 - 273)

Para 1931 el Consejo Administrativo de Ferrocarriles decidió establecer una tarifa unificada para el transporte por tonelada de tres centavos, ya que este medio de transporte era considerado por muchos un medio para estimular la economía del país, razón por la cual era necesario mantener sus tarifas accesibles. Si bien en los años de auge se dieron empleos, accesibilidad a varias zonas del país y facilidades de transporte de mercancías y de personas, con los años, el ferrocarril perdió su eficacia y empezó su decadencia, pues la construcción de carreteras paralelas a las vías férreas, los inconvenientes en los tiempos de entrega de las mercancías, el estado en el que llegaban los cargamentos y la falta de inversión, hizo que se volviera más popular el transporte por carretera.

A mediados de los años cuarenta el mundo estaba centrado en la Segunda Guerra Mundial, Estados Unidos que en ese entonces era proveedor de vehículos y de la misma manera de llantas para Colombia, centró su atención y sus producciones en masa para la contribución de la guerra, lo que significó para país un impulso para la creación de una “industria de producción nacional de llantas (lcollantas) [...] pues se logró que el gobierno norteamericano diera licencia para el despacho de algunos equipos y la producción comenzó a finales de 1945 en el municipio de Soacha” (Alvear, 2007, p. 467), este mismo año, también se invirtió en pavimentación y arreglo de vías.

Como ya se nombró anteriormente, el país estaba siguiendo una lógica desarrollista en donde se tenía la teoría que “para alcanzar el desarrollo económico lo más conveniente era el establecimiento de industrias locales capaces de sustituir las importaciones, y que cuanto mayor fuera el porcentaje de insumos nacionales, más eficaz sería la generación de empleo” (Alvear, 2007, p. 554). Esto fue lo que llevó en su momento a la apertura de una industria de llantas, y es a

partir de allí que se empezó a desarrollar estrategias para generar la apertura de empresas que permitieran generar empleo a través del ensamble de vehículos, finalmente se funda Colmotores en el año 1957.

Después de la Segunda Guerra Mundial la importación de vehículos se reanudó y para 1960 “en Colombia circulaban 72.353 automóviles, 14.539 camperos, 5.363 camionetas, 15.030 buses y microbuses, 43.061 camiones y volquetas, 30.601 panels y pick ups, 998 vehículos varios para un total de 181.918 [...] había un automotor por cada 82 colombianos” (Alvear, 2007, p. 542). Con el aumento de vehículos y con reducción del presupuesto para invertir en obras públicas, desde la presidencia se emite el decreto “3083 de diciembre 22 de 1966, el cual determinó un impuesto de un peso por galón de gasolina y de 45 centavos por galón de ACPM, creando el Fondo Vial para conjurar la grave crisis que atravesaban las obras públicas” (Alvear, 2007, p. 543), este inicialmente se planteó como algo provisional, sin embargo, en 1967 el gobierno decretó la ley 64 que logró volverlo permanente.

Debido al Fondo Vial y a los impuestos recaudados por la gasolina para 1970 se logró un gran avance en materia de obras viales en el país, si bien durante el Gobierno de Carlos Lleras (1966 - 1970) no se avanzó en cuanto a la extensión de las vías, estas mejoraron y se logró una adaptación al creciente flujo de vehículos que para mediados de los años setenta ya empezaban a movilizarse por toda Colombia. De la misma manera, en el mismo periodo de tiempo salen al mercado los primeros vehículos ensamblados en la planta ubicada en el municipio de Envigado en el departamento de Antioquia, los cuales tuvieron gran acogida por parte de los colombianos; “pocos meses después el gobierno redujo los aranceles para las partes importadas y el R-4 redujo apreciablemente, disparando así la demanda aún más” (Alvear, 2007, p. 556)

Para los años 80 se abren las importaciones a vehículos asiáticos en el gobierno de Julio Cesar Turbay Ayala (1978 - 1982), llegando al país las marcas Nissan, Toyota, Honda, entre otras, estos vehículos ganaron popularidad entre los colombianos, pues demostraron ser de buena calidad. Es a partir de ahí que el comercio exterior se amplía, pues

la libre importación se convierte en la norma general que permitiría la introducción de una gran cantidad de vehículos [...] como consecuencia de esto para comienzos de los años 2000 en Colombia se registra un vehículo por cada quince (15) personas. (Alvear, 2007, p. 559)

TRANSPORTE PÚBLICO EN BOGOTÁ DE 1940 A 2012

El Transporte Público en la ciudad de Bogotá ha venido evolucionando desde 1846 con la aparición de los vehículos de tracción animal, hasta lo que hoy conocemos como Transmilenio y Sistema Integrado de Transporte Público. El primer plan organizado por la alcaldía con el fin de implementar un medio de transporte para la movilización de pasajeros se dio en 1876, en donde se tomó la idea de los vehículos de tracción animal, pero de manera organizada bajo la compañía franco - inglesa Alford y Gilide (Castro, Crosby y Díaz, 2017).

Posteriormente, siguiendo el objetivo de modernizar la ciudad y el transporte público de la capital, la alcaldía de Bogotá firmó un contrato con el norteamericano William W. Randall, con el fin de construir un tranvía. A partir de esto, se le solicitó al Estado colombiano el permiso para instalar un sistema de ferrocarriles urbanos, y es así como se pone en marcha el funcionamiento del primer tranvía en Colombia. Con el tiempo se creó la primera empresa encargada de todo lo referente con el Tranvía, llamada Bogotá Railway Company (Castro, Crosby y Díaz, 2017). En 1910 se instaló la

primera la ruta eléctrica del tranvía y la empresa Bogotá Railway Company, pasó a manos de la alcaldía.

Para el año 1942, la ciudad de Bogotá tenía aproximadamente 380.000 habitantes, se empieza a pensar en una nueva alternativa de movilidad, ya que, si bien las líneas del tranvía se extendían a lo largo de la ciudad, había lugares a donde no llegaban; es por esto, que se propone por primera vez la idea de realizar un estudio para la construcción del metro, sin embargo, la idea fue rechazada. A partir de allí, se plantea la idea de invertir en buses que para ese entonces estaban de moda en varias ciudades, y que en Bogotá funcionaban algunos de manera privada en los lugares en donde no llegaba el tranvía, la idea no fue aplicada hasta 1948. Después de la muerte del líder político Jorge Eliécer Gaitán, la ciudad entró en caos, hubo heridos, se destruyeron varios edificios y 34 tranvías que operaban en ese momento; el Bogotazo como se le denominó a ese día, implicó un gran costo para la ciudad e incidió en la posterior desaparición del transporte sobre rieles en 1951. (Castro, Crosby y Díaz, 2017)

En aras de suplir las necesidades de movilidad después del Bogotazo, se reemplazaron los tranvías por tres (3) buses eléctricos y dieciséis (16) más en gasolina; de la misma manera

se importaron veinte (20) trolebuses de Canadá, los cuales eran alimentados por redes eléctricas que fueron instaladas por la ruta que en ese entonces era la Avenida Chile hasta San Francisco (hoy carrera 7ma con Av. Jiménez) [...] De las catorce (14) rutas que cubrían la empresa de vehículos Brockway, nueve (9) eran atendidas por los pocos tranvías que aún funcionaban, dos (2) trolebuses y tres (3) con buses de gasolina. (Castro, Crosby y Díaz, 2017)

En los años cincuenta (50) la población de Bogotá aumentaba exponencialmente al igual que la infraestructura, esto generó la necesidad de crear nuevas estrategias para suplir los servicios públicos y las problemáticas de movilidad para que los medios de transporte fueran funcionales en todo el territorio distrital, así nacieron varias empresas de servicios públicos manejadas por el Distrito y entre esas se crea la Empresa Distrital de Transporte Urbano (EDTU) en 1959.

Esta pretendía modernizar el sistema de transporte y controlar a las empresas privadas, las cuales se habían fortalecido durante la época [...] de la misma manera, se establecieron subsidios a los transportadores privados que pasaron a recibir una suma fija de 700 centavos por operar un bus, el objetivo del subsidio era incentivar la operación de las empresas privadas y al mismo tiempo mantener las tarifas bajas como requisito para no aumentar los salarios. (Castro, Crosby y Díaz, 2017)

En los años setenta (70) se inició la implementación de un vehículo de transporte llamado “buseta”, este operaba sin subsidio a diferencia de los otros medios de transporte, tenía veintiocho puestos y la tarifa implementada era superior a la tarifa que tenían los demás. Con la llegada de la buseta, los usuarios empezaron a utilizar con mayor frecuencia este medio de transporte dejando de lado el trolebús. Estaba diseñada para transportar únicamente pasajeros sentados, sin embargo, con el aumento en la cantidad de usuarios que utilizaban el sistema, las busetas siempre permanecían llenas y se optó por instalar una puerta trasera para facilitar el ingreso y la circulación de los usuarios.

Debido a complicaciones en el sistema y la dificultad para conseguir el presupuesto para el mantenimiento y los repuestos de los trolebuses, estos desaparecen y de la misma manera, llega la liquidación total de la Empresa Distrital de Transporte Urbano (EDTU) en 1991; esto da paso al fortalecimiento de las empresas de servicio público - privado que iniciaron sus operaciones y que

aún hoy en día siguen funcionando. Debido al continuo crecimiento de la ciudad, la alcaldía de Bogotá empezó a plantear posibles soluciones para así, mejorar la calidad del transporte, entre las que estaba la implementación de un sistema de transporte masivo que operara por medio de vías segregadas, como hasta el momento lo venían haciendo otros países de Latinoamérica. Así surge la empresa de Transporte de Tercer Milenio, TRANSMILENIO S.A. en 1999 bajo la alcaldía de Enrique Peñalosa (1998 – 2000)

Con la implementación del Transmilenio, se mitigó la preocupación de cumplir con rapidez los recorridos (en un intento por eliminar la guerra del centavo) y se acabó con la relación del conductor con el dinero, ya que se implementa como medio de pago la tarjeta, dejando el manejo del efectivo al personal encargado de las estaciones. De la misma manera, se construyen vías para el transporte exclusivo de estos vehículos, además de la construcción de

puentes, ciclo rutas y plazoletas que fueron otras de las características que hicieron del Transmilenio la mejor solución para la movilización de los ciudadanos en la época [...] la primera ruta de este, comenzó a funcionar entre la 80 y la calle sexta por la troncal de la avenida caracas, también las Autopista Norte y la Calle 80 (Castro, Crosby y Díaz, 2017).

“En la actualidad, el sistema Transmilenio posee aproximadamente 112,9 kilómetros de vías exclusivas y 134 estaciones, además de esto cuenta con varios ciclos parqueaderos y nueve patio garajes, iniciando con un costo de 1.700 pesos a 2.500 pesos actualmente” (TRANSMILENIO S.A., 2019)

Como ya se mencionó, desde los años cincuenta Bogotá entró en un periodo de expansión continua, pues el conflicto armado en el país iba en aumento y la capital de Colombia se convierte en una de las principales ciudades receptoras de población migrante, esta es una de las razones

por las que la ciudad está en constante crecimiento poblacional, según datos del DANE para principios de los años noventa la ciudad de Bogotá tenía 4.635.514 habitantes, en el 2000 esta cifra aumentó a 6.184.880 habitantes, en el 2010 había un aproximado de 7.096.886 y en el año 2017 la población de la capital era de 7.337.449 habitantes (ver tabla).

Tabla #1: Cantidad de habitantes en Bogotá por década

MUNICIPIO	AÑO	CANTIDAD DE HABITANTES
Bogotá, D.C.	1990	4.635.514
Bogotá, D.C.	2000	6.184.880
Bogotá, D.C.	2010	7.096.886
Bogotá, D.C.	2017	7.337.449

Tabla #1: Elaboración propia con datos de las proyecciones de población departamental para el periodo 1985 - 2017 con base en el Censo Nacional de Población y Vivienda (CNPV) 2018 del DANE.

Lo anteriormente nombrado lleva a pensar constantemente estrategias para suplir necesidades que surgen alrededor de los servicios públicos, de la seguridad y de la misma manera de movilidad. Para la época, el Transmilenio parecía ser la solución perfecta para resolver la movilidad de la capital, sin embargo, la expansión de la población, ha llevado a este sistema a colapsar, dando paso a un mal servicio, inseguro y con tarifas muy elevadas para los usuarios.

Aunque se implementó el transporte Transmilenio, los buses y las busetas no desaparecieron, por el contrario el sistema de Transporte Tradicional continuó su expansión con la inauguración de nuevas rutas, este aunque es un sistema que ha beneficiado a muchas familias, también posee sus falencias; pues se ha visto afectado “por factores como el continuo crecimiento de la población, la sobreoferta y superposición de rutas del transporte público urbano colectivo de pasajeros y la inadecuada infraestructura en servicios conexos al transporte” (Dirección de Infraestructura y Transporte, 2005, p. 2).

Todos estos factores generaron que entre las empresas prestadoras del servicio se creara una rivalidad, en donde competían entre ellas por las rutas y los pasajeros (guerra del centavo), ocasionando varios accidentes de tránsito en donde la mayoría de las víctimas son transeúntes o usuarios del mismo sistema, después de que Transmilenio dejó de ser funcional y no fue suficiente para la cantidad de habitantes de la ciudad de Bogotá, se opta por buscar nuevas estrategias de movilidad. Para finales del año 2005 el parque automotor que operaba en la ciudad de Bogotá era de 16.389 vehículos aproximadamente y en crecimiento constante, distribuidos en 6.426 buses, 5.603 busetas y 4.360 microbuses - colectivos, movilizandó así en los últimos tres meses de ese mismo año un aproximado de 332.2 millones de usuarios, cifra equivalente al 81% del total de pasajeros movilizadós en Bogotá (Santa y Salas, 2011, p. 05).

Teniendo en cuenta como base los estudios realizados en materia de transporte por parte del distrito en los inicios de la implementación del sistema Transmilenio, se publica el *Decreto 316 de 2006*, con el cual se adopta un Plan Maestro de Movilidad y se pone sobre la mesa la propuesta de implementar e integrar a Transmilenio un nuevo sistema de buses con el mismo medio de pago y características similares del de este, como las paradas específicas y los horarios de funcionamiento, sin embargo, estos buses transitarían por las vías normales y se extenderían a las periferias de la ciudad de Bogotá.

La idea de la implementación del Sistema Integrado de Transporte (SITP), era inicialmente sacar a los buses viejos de circulación de manera gradual, pues había una sobre oferta de estos en la capital, esto para renovar el sistema con el fin de mejorar la congestión vial y garantizar el buen servicio. El sistema integrado prometía "trabajar de manera conjunta en implementar y aprender mecanismos de comportamiento, cultura y solidaridad, que llevarán a un transporte más

organizado, seguro, económico y accesible, garantizando calidad de vida y mayor eficiencia” (SITP.gov.co., 2012)

Con la implementación del SITP en el año 2012, se buscaba hacer varios cambios entre los que están: ofrecer un solo sistema que permite combinar varios servicios con el fin de mejorar la movilidad de los usuarios y de la misma manera, integrar las tarifas del Transmilenio y del SITP, permitiendo que aquellos usuarios que utilizan ambos medios de transporte en un mismo recorrido, no tengan que pagar doble pasajes, sino que solo se verá reflejado un costo adicional; implementar rutas específicas para disminuir el tráfico y el tiempo de movilización de los usuarios; y por último, “con el nuevo sistema empresarial será más eficiente, ya que las empresas que prestaran el servicio ya no serán empresas afiliadoras, sino operadoras” (SITP.gov.co., 2012).

Teniendo en cuenta esto último, es importante aclarar que, el funcionamiento del T.T se basa en la afiliación de vehículos (privados) a empresas privadas, cumpliendo con la normatividad que plantea el distrito para prestar un servicio de transporte de personas, es decir, es un sistema mayoritariamente privado que presta un servicio público. Al implementarse el SITP, la propiedad de los vehículos pasa a manos de operadoras privadas que trabajan en conjunto y bajo la supervisión de la empresa pública Transmilenio S.A., continuando como un sistema mixto, pero bajo la supervisión y control de una empresa distrital.

Con el SITP, la ciudad se dividió en trece (13) zonas (ver tabla 2) en donde transitarían los nuevos buses, que inicialmente serían comprados por las empresas operadoras Gmovil, Este es mi bus, Express, Gtip, Masivo Capital, Suma, Egobus, Coobus y Transit. La idea era que los propietarios de los vehículos escogieran una empresa para asociarse con ella y entregarle sus buses, posteriormente serían pintados de color azul y serían modificados para recibir el pago de

los pasajes a través de las tarjetas; así mismo, los dueños recibirían el 1,5% del valor del vehículo, a excepción de aquellos buses más viejos que serían chatarrizados y pagados por el distrito.

Tabla #2: Distribución de las zonas de Bogotá en operadoras

ZONA TRONCAL	OPERADORA
San Cristóbal	Consorcio Express S. A.
Usaquén	Consorcio Express S.A.
Engativá	Gmóvil S.A.S.
Fontibón	Promesa de Sociedad Futura Coobus
Zonas subsidiarias	
Usme	Tranzit SAS Calle 80 - Este es mi Bus.
El Tintal/Zona Franca	Este es mi Bus
Kennedy	Masivo Capital
Suba Oriental	Masivo Capital
Suba Centro	Egobus
Ciudad Bolívar	Organización Suma S.A.S.
Bosa	ETIB S.A.S
Perdomo	Egobus

Tabla #2: Elaboración propia con datos de Fernández, A. (2014) "Condiciones de trabajo de los conductores del SITP, nuevo sistema de transporte público en Bogotá". p. 07.

IMPACTOS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE (SITP) EN EL ASPECTO LABORAL DE EX CONDUCTORES Y LA EMPRESA BERMUDEZ S.A.

En materia de otras investigaciones realizadas frente al tema de la implementación del SITP y su impacto en la ciudad de Bogotá, se ha encontrado poca información que hable directamente de las familias del gremio, sin embargo, se encontraron dos investigaciones puntuales frente a las "Condiciones de trabajo de los conductores del SITP, nuevo sistema de transporte público en Bogotá" (Fernández, 2014) y el "Impacto del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá en la productividad de la empresa de transportes Bermúdez S.A" (Celis y Villalobos, 2013)

Por un lado, Fernández (2014) realiza una investigación frente a las condiciones de trabajo de los conductores del SITP, que para ese entonces era un sistema nuevo en la ciudad de Bogotá. Como primera medida, la autora realiza una caracterización de la población estudio, tomando como muestra a 280 conductores de dos empresas operadoras, estos con el antecedente de haber desempeñado actividades laborales en el sistema de transporte público.

Teniendo en cuenta estas características, se hace una comparación frente a la calidad laboral de los conductores de vehículos tradicionales y quienes trabajan con el transporte integrado, la autora realiza una contextualización frente a las problemáticas que tenía el transporte tradicional y las posibles soluciones a manos del SITP, mencionando así brevemente la mejora en cuanto al tema de movilidad con respecto a la instalación de paraderos específicos, el no uso de dinero físico para pagar el pasaje y la adaptación de turnos u horarios laborales específicos; además del pago de las horas extras.

Los elementos que se resaltan anteriormente no se veían en el sistema tradicional, pues en este trabajo

el conductor se caracteriza por una alta frecuencia en los turnos y horarios, y por la ejecución simultánea de tareas, administrativas, de mantenimiento, inspección, limpieza y dotación, carga, transporte y descarga de pasajeros, en las que está expuesto a accidentes de tránsito, riesgo público, así como exigencias y malos tratos de los usuarios y continuas paradas del automotor. [...] en cuanto a los ingresos, estos varían diariamente dependiendo de los pasajeros movilizados y la cuota que debe entregar por cada recorrido al dueño del vehículo, además del pago del combustible y el aseo del vehículo. (Fernández, 2014, p. 08 - 09)

En temas de contratación y salarios, los conductores están afiliados a las diferentes cooperativas o empresas por medio de un contrato a término indefinido, con salario mínimo y el excedente del producido diario.

A comparación de los elementos encontrados en los conductores de buses tradicionales, en el acercamiento con los conductores vinculados a las empresas operadoras del SITP, la autora pudo identificar que su labor, es más

tecnificada, capacitada y regulada por las normas legales de trabajo digno y decente, ya que dichas condiciones de trabajo contempla la profesionalización de la labor de conducción, estabilidad laboral, formación y capacitación continua [...] se contemplan jornadas laborales ceñidas a la ley; se encuentra que los salarios no están regulados o controlados por política pública alguna, cada empresa operadora los define y asigna de diferentes maneras, teniendo en algunos casos compensaciones monetarias y/o de reconocimiento; con las prestaciones de ley. (Fernández, 2014, p. 09)

En cuanto al entorno laboral, muchos de los encuestados comentaron sentir que, al trabajar en una empresa del sistema integrado, han encontrado un trato más respetuoso, confianza, apoyo y comodidad frente a la participación y toma de decisiones, resolución de problemas y espacios de comunicación. De la misma manera, más de la mitad de los entrevistados concuerdan con que en la actual empresa hay una mayor preocupación por que ellos tengan un espacio de ocio adecuado para compartir con sus familias y con sus círculos sociales, ya que “las jornadas de trabajo que les impone el SITP, a pesar de las programaciones partidas, son menos demandantes que las que les imponía el sistema tradicional” (Fernández, 2014, p. 90), pues en el sistema tradicional se trabajaban más de (14) catorce horas diarias, sin embargo, en este podían organizar el tiempo de manera autónoma y trabajar más horas implicaba, más dinero.

Por otro lado, Celis, M. y Villalobos, M. (2013) realizaron una investigación frente al posible impacto que podría tener el SITP en la empresa transportadora Bermúdez S.A., siendo este un sistema nuevo en ese año. Las autoras realizaron un análisis económico y social dentro de la empresa, teniendo en cuenta los empleados de la parte administrativa, como los conductores de la empresa Transportes Bermúdez S.A. que en su momento prestaba sus servicios en el Transporte Tradicional y que lo venía haciendo desde hacía setenta (70) años. Esta empresa entró

en las nuevas concesiones de rutas del Sistema Integrado de Transporte para Bogotá “SITP”, con la cual se generaron cambios estructurales dentro de la empresa, que se vieron reflejados en los niveles productivos, afectaron índices de rendimiento importantes como aumento de los gastos operacionales, disminución de las utilidades y de las ventas. (Celis y Villalobos, 2013, p. 47)

A lo largo del documento las autoras realizan un acercamiento a la historia de la empresa Transportadora Bermúdez S.A., resaltando su labor en el medio del transporte tradicional. De igual manera, se realiza un breve recorrido de la historia del transporte de pasajeros en Bogotá y de las iniciativas e implementaciones de los Sistemas de Transporte Masivos como lo son Transmilenio y el sistema emergente del Transporte Integrado (SITP), detallando de este último los beneficios, el uso, tarifas y demás elementos importantes.

Así mismo, resalta que la empresa Bermúdez S.A. realizó una concesión con la empresa Masivo Capital S.A.S. para la adjudicación de las zonas de Kennedy y Suba Oriental, esto con el fin de

diseñar y desarrollar los planes estratégicos para contar con un efectivo dimensionamiento de la empresa, brindar una flota óptima en condiciones de seguridad y comodidad. Comprometidos a gestionar la contratación de un recurso humano competente y comprometido, apuntando a proveer herramientas y programas para dar la mejor calidad de vida a sus colaboradores, una infraestructura adecuada para su operación. (Celis y Villalobos, 2013, p. 54)

Finalmente, las autoras realizan un análisis de lo encontrado y plantean unas recomendaciones para la empresa en donde resaltan la necesidad de tecnificar la labor a través de capacitaciones y de la misma manera, algunas mejoras estructurales de la empresa.

¿POR QUÉ EL IMPACTO DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE (SITP) Y NO TRANSMILENIO?

Como se pudo evidenciar en los apartados anteriores, uno de los factores que ha tenido gran relevancia en las grandes ciudades es el tema del transporte y este caso no es la excepción. En Bogotá es fundamental en la vida de quienes a diario se movilizan en Transmilenio, bus o buseta, colectivos o taxi, para cumplir con sus obligaciones laborales, académicas, etc. Con el paso de los años, la capital ha ido creciendo, lo que ha generado que se reestructuren las dinámicas de movilidad con el fin de ser funcional y de esa manera, suplir las necesidades de la población residente y fluctuante.

En el año 2009 la alcaldía Mayor de Bogotá emitió el *Decreto 309* a través del cual se da la adopción del Sistema Integrado de Transporte (SITP)

como sistema de transporte público distrital en la ciudad de Bogotá [...] de igual manera, se establecen acciones para: la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público; las instituciones o entidades creadas para la planeación, la organización, el control del tráfico y el transporte público; así como para la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo, control e información y servicio al usuario del sistema. (Decreto 309, 2009, Art. 1)

A partir de este decreto, el distrito inició la preparación de la infraestructura y de los elementos necesarios para llevar a cabo la implementación del Sistema Integrado de Transporte (SITP), todo esto respaldado por el Gobierno Nacional con la aprobación del CONPES 3677 de 2010, y en donde

su estructura [...] se dio con base en las estipulaciones del Decreto 319, y bajo las condiciones previstas en la Ley 310 de 1996, sus normas reglamentarias y modificatorias, y las demás disposiciones que prevean la integración del transporte público colectivo y el masivo. (Decreto 319, 2006, Art. 12)

El SITP inaugurado en el año 2012, es una red de transporte que está articulada con el sistema de Transmilenio y que permite la utilización de dos buses en un mismo trayecto sin pagar doble pasaje, es decir, se implementa el trasbordo. Esto permite que quienes deben realizar varios trayectos en la ciudad puedan hacerlo sin que se genere un costo adicional y por ende se logra una articulación del sistema de Transmilenio, sistemas alimentadores y del SITP abarcando así la gran mayoría de las rutas que se movilizan a lo largo y ancho de Bogotá. Por otro lado, cuando se habla de la movilidad en la capital, el SITP llegó con un sistema de paraderos, sitios específicos destinados a recoger y dejar pasajeros, que al igual que Transmilenio permite mayor organización

frente al tema, evitando así posibles accidentes y congestiones en la movilidad de la ciudad, pues los buses de Transporte Tradicional (T.T.) se detenían de imprevisto o en cualquier lugar.

La implementación del Sistema Integrado de Transporte, entre otras cosas surge con la necesidad de mejorar la calidad del servicio en el transporte público tradicional, pues si bien este medio suplía las necesidades de movilidad de los bogotanos, también se evidenciaban elementos no adecuados en cuanto a la movilidad, la sobreoferta de buses y busetas y, por ende, la guerra del centavo. Sin embargo, con su implementación, surgió una crisis económica no solo para las empresas operadoras, sino para los miles de propietarios que se acogieron a las condiciones que las diferentes operadoras y el distrito plantearon en un principio, ya fuera arrendar el vehículo en caso de tener una vida útil amplia o la chatarrización para los vehículos cuya vida útil estaba por culminar.

Cuando Gustavo Petro (2012 - 2015) asumió la alcaldía de Bogotá, el Sistema Integrado de Transporte ya estaba en marcha y los propietarios de los vehículos tradicionales iniciaron el proceso con las diferentes operadoras; sin embargo, al poco tiempo las empresas operadoras Egobus y Coobus se declararon en quiebra y entraron el proceso de liquidación, ocasionando que aproximadamente “cuatro mil propietarios quedarán volando y el 35% de las rutas, quedarán sin buses que las cubrieran” (Galindo, 2018). Debido a esto, la alcaldía expidió la Resolución 518 de 2015 por la cual se otorgaron permisos especiales a algunas empresas de buses de Transporte Tradicional para continuar circulando y prestando sus servicios como “SITP Provisional”, con el mismo sistema de pago en efectivo y sin paraderos.

Aunque inicialmente, el distrito y la secretaría de movilidad afirmaron que los “SITP Provisional” solo iban a transitar ocho meses y que posterior a eso, el sistema integrado de transporte iba a funcionar en su totalidad, sin embargo, estas medidas se extendieron hasta la

actualidad debido a las crisis económicas de las diferentes empresas, esto llevo a la modificación de los permisos con la Resolución 156 de 2017, con la cual se

modifica el plazo del permiso de operación especial y transitorio de las rutas provisionales del SITP, de acuerdo con lo establecido en el artículo dos (2) de la presente resolución [...]
El permiso de operación Especial y Transitoria de las rutas provisionales del SITP, otorgado mediante Resolución 518 de 2015, finalizará el día 14 de septiembre de 2018. (Resolución 156, 2017, Art. 1 y 2)

La situación de los vehículos de transporte tradicional se divide en tres (3) grupos, por un lado, están los carros más nuevos cuya vida útil aún era amplia, estos buses en su mayoría ingresaron en la flota de los SITP por compra o por arriendo, en donde los propietarios reciben un monto mensual; segundo, los vehículos cuya vida útil ya llegaba a su fin y entraron en proceso de chatarrización; y, por último, aquellos vehículos a los que se les cancelaron las tarjetas de operación, es decir “el documento único que autoriza a un vehículo automotor para prestar el servicio público de transporte de pasajeros bajo la responsabilidad de una empresa de transporte (Decreto 170, 2001, Art. 55).

En el Artículo 2 del Decreto 156, se estipula que

La Secretaría Distrital de Movilidad, como autoridad de transporte en Bogotá, D.C., adoptará las medidas tendientes a garantizar la continuidad del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo en la ciudad y cubrir el surgimiento de condiciones especiales de demanda derivadas de la migración al transporte masivo durante la etapa de transición, en el marco de las disposiciones constitucionales y legales que rigen la materia (2011)

En este caso, las empresas afiliadoras en conjunto con la Secretaría Distrital de Movilidad, decidieron de manera unilateral cancelar las tarjetas de operación de aquellos vehículos que estuvieran por encima de los quince (15) años de servicio o próximos a cumplir los veinte (20), en aras de disminuir la sobreoferta de buses y acelerar el proceso de chatarrización de los vehículos.

Aunque son varias las empresas responsables de recibir y pagar los miles de vehículos de transporte tradicional en Bogotá, todas han tenido las mismas inconsistencias a la hora de cumplir lo pactado durante la fase inicial de la implementación. Concuerdan que la falta de recursos les impide continuar de manera adecuada con el proceso, ante esta situación y con el paso de los meses aumentaron los problemas frente a la implementación total del SITP, ya que las empresas Tranzit, Masivo Capital y SUMA no pudieron cumplir con los pagos de los vehículos y terminaron acogándose bajo la Ley 1116, con la cual se declara en estado de Insolvencia Empresarial y que tiene como finalidad

“la protección del crédito y la recuperación y conservación de la empresa como unidad de explotación económica y fuente generadora de empleo, a través de los procesos de reorganización y de liquidación judicial, siempre bajo el criterio de agregación de valor” (Ley 1116, 2006, Art. 1)

Para este momento las deudas que las operadoras tenían con los proveedores de “combustible, llantas y repuestos eran aproximadamente de 250.000 millones de pesos [...] lo que las llevo a demandar a la empresa Transmilenio por la pérdida del equilibrio económico del contrato” (SEMANA, 2017), pues las fallas del SITP no fueron solamente en el ámbito económico, sino puntualmente en la forma en la que el distrito realizó la estructuración y planeación del sistema.

En aras de solucionar el tema económico de las operadoras a corto plazo, Transmilenio “puso a disposición de los operadores un fondo de 200.000 millones de pesos [...] para garantizar el cuidado de lo público, este acuerdo establece la devolución de los recursos por parte de los concesionarios en un período de cinco años mediante la disminución de la remuneración” (SEMANA, 2017). Si bien en su momento fue una decisión con la que se buscaba mantener a flote a las operadoras del SITP, las crisis económicas de estas hacían que fuera muy complejo lograr recuperar ese dinero en los años siguientes.

Debido a esto, muchos de los propietarios cuyos vehículos ya habían entregado o no tenían tarjeta de operación, no recibieron el pago de sus carros ni respuesta alguna al respecto y por ende perdieron la posibilidad de seguir trabajando, pues sin tarjeta de operación el vehículo queda sin el acceso a un seguro todo riesgo, entre otros elementos necesarios para prestar un servicio seguro y adecuado. Sin embargo, los propietarios continuaron pagando parqueaderos e impuestos, pues estos vehículos tenían que estar con los papeles en regla al momento de realizar la chatarrización y el pago de los mismos por parte del SITP.

Han pasado aproximadamente ocho (8) años y aún no hay respuesta a los propietarios cuyos vehículos no han sido pagados y tampoco les han dado una solución viable para suplir las necesidades de movilidad; el transporte en la ciudad está en crisis, el SITP que surgió como una mejora, se convirtió en un dolor de cabeza para los bogotanos, ya que aparte de los que se ha venido mencionando a lo largo de este apartado, han surgido varias críticas frente al tiempo que los usuarios deben esperar a que pasen los buses, además de la congestión constante y de los diversos accidentes ocurridos o por la imprudencia de los conductores o por fallas mecánicas de los vehículos.

Si bien a lo largo del proceso que se ha llevado, en los medios de comunicación se ha hablado mucho de las empresas en cuanto a la calidad del servicio y las repercusiones que esto ha tenido en torno a la movilidad y la economía de los entes privados, se ha dejado un poco de lado el impacto que la reorganización del transporte ha tenido en los pequeños empresarios y en quienes obtenían su diario vivir de este.

Con esta investigación se pretende darle voz a aquellas familias que han quedado a la deriva, con necesidades económicas y que se vieron en la obligación de suspender algunas de sus actividades del diario vivir, para buscar otros medios de sustento económico. Así mismo, se quiere conocer el impacto económico, social y familiar que tuvo la implementación del SITP.

Con base en lo anterior, la pregunta de investigación es

¿Cuál fue el impacto en la calidad de vida y las dinámicas socioeconómicas de las familias ex propietarias de vehículos de transporte tradicional posterior a la implementación del Sistema Integrado de Transporte (SITP)?

OBJETIVO GENERAL

Analizar las diferentes percepciones de los ex propietarios de vehículos de Transporte Tradicional (T.T.) frente a los cambios en los modos de vida y dinámicas familiares posteriores a la aparición del Sistema Integrado de Transporte (SITP) en la ciudad de Bogotá.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- ❖ Conocer los diversos cambios a nivel económico de los ex propietarios de vehículos de transporte tradicional y sus familias posteriores a la implementación del SITP.
- ❖ Identificar las percepciones de los ex propietarios de vehículos de Transporte Tradicional frente a las posibles transformaciones en las relaciones y dinámicas que sus familias entablan dentro de esta.
- ❖ Entender la importancia de las familias en la participación de eventos extra laborales antes y después de la implementación del SITP en la ciudad de Bogotá.

CAPÍTULO DOS

APROXIMACIONES A LAS TRANSFORMACIONES DEL TRANSPORTE

PÚBLICO EN BOGOTÁ

MARCO TEÓRICO - CONCEPTUAL

Como bien se mencionó en el capítulo anterior, Bogotá ha estado en crecimiento y desde 1910, entró en un proceso de modernización del transporte público de la ciudad, debido a las demandas y necesidades emergentes en una sociedad cambiante, para que así las ciudades avancen y se adapten de manera que estas puedan ser solventadas. En los años 70's nace la "Buseta", que marca el inicio de lo que sería conocido como el ***"Transporte Público Tradicional"***, que es definido como un medio de transporte de pasajeros que trabaja en beneficio a lo público pero que está bajo la regulación de empresas o cooperativas privadas, entre las cuales está La Nacional, Copenal, SOTRANDES, entre otras.

Con el paso de los años posteriores a la aparición de la Buseta, se empieza a incrementar su popularidad y se empieza a expandir al punto de llegar a lugares de la ciudad en donde no había acceso de transporte público, de la misma manera, el número de rutas y de vehículos también aumenta, lo que conlleva a la emergencia de fenómenos como la guerra del centavo que como se mencionó en el capítulo uno, se da debido al afán de los conductores por cumplir con mayor rapidez las rutas en aras de conseguir más pasajeros y por ende, más dinero en menos tiempo.

De la misma manera, surgen problemáticas frente al exceso de velocidad, las infracciones de tránsito y el no respetar las señales, lo que genera en muchas ocasiones accidentes de tránsito. Esto hizo que el gobierno y la alcaldía de Bogotá, plantearan nuevas estrategias y posibles soluciones frente al tema con el fin de mejorar la calidad del transporte en la ciudad y así mismo, la movilidad de la capital, es a partir de esto que nace la empresa de Transporte de Tercer Milenio, TRANSMILENIO S.A. y que posteriormente llevaría a cabo la implementación del Sistema Integrado de Transporte, partiendo del Decreto 309 del 2009, a través del cual se da la privatización

del transporte público en la ciudad de Bogotá y se plantean los lineamientos de sistema, entre otros aspectos operativos.

En la presente investigación, se toma como base el **Paradigma de la Complejidad**, que según Morin es “el tejido de eventos, acciones, interacciones, retroacciones, determinaciones, azares, que constituyen nuestro mundo fenoménico” (Morin, 1994, p. 17); en pocas palabras, el pensamiento complejo como lo explica este autor, se entiende como el pensamiento total y completo sin dejar de lado las posibilidades, la incertidumbre y lo multidimensional del sujeto. Así mismo, la investigadora adopta una perspectiva **Sistémica**, este enfoque se entiende como “una asociación combinatoria de elementos diferentes” (Morin, 1994, p. 17) que forman un todo y que interactúan entre sí con un fin específico.

Se toma el enfoque sistémico porque se considera pertinente mirar a la familia no solo como un sistema aislado que tiene sus propios procesos, sino mirarla desde una perspectiva integradora, que permita ver su comportamiento y su interacción con el medio y con los otros sistemas, específicamente cuando su interacción con el sistema laboral se ve modificado, como lo es el caso de las familias ex propietarias de vehículos de transporte tradicional.

A partir de este se plantea el concepto de **familia** y se define esta como “un conjunto organizado e interdependiente de personas en constante interacción, que se regula por unas reglas y por funciones dinámicas que existen entre sí y con el exterior” (Espinal, Gimeno y González, 2004, p. 3). Así mismo, esta es una totalidad que “se construye mediante un sistema de valores y creencias compartidos, por las experiencias vividas a lo largo de la vida, y por los rituales y costumbres que se transmiten generacionalmente” (Espinal, Gimeno y González, 2004, p. 3), y que constituyen al sujeto en su desarrollo personal y social.

Teniendo en cuenta lo anteriormente planteado, se considerará a la familia como un sistema abierto en tanto que su estructura es permeada por otros sistemas, como el trabajo en este caso, es decir, está en constante interacción con su entorno. De la misma manera, existe “una vinculación dialéctica respecto a las relaciones que tienen lugar en el interior de la familia y el conjunto de relaciones sociales; aquellas están condicionadas por los valores y normas de la sociedad de la cual la familia forma parte” (Espinal, Gimeno y González, 2004, p. 6).

Estas relaciones internas que se entablan dentro de la familia, se definirán en la presente investigación como **Dinámicas Familiares** que según Viveros y Arias (2006) son “aquellas condiciones en las que emergen mecanismos de regulación interna en el grupo familiar; es el clima, el ambiente, el funcionamiento, la particular forma de interacción que tiene la familia para relacionarse y cumplir con las funciones que socialmente se le ha asignado”.

Ahora bien, las familias ex propietarias con la implementación del SITP tuvieron que modificar ciertos aspectos de su vida cotidiana que de una u otra manera alteran su **Calidad de Vida**, es decir, surgen cambios frente “al grado en el que se colman las necesidades de los miembros de la familia, en el que disfrutan de su tiempo juntos y en qué pueden hacer cosas que sean importantes para ellos” (Park y cols, 2003; Turnbull, 2003, citado por Verdugo, M., Aguilera y Modino, 2012), pues la pérdida del empleo el principal proveedor en parte repercute en la forma en la que se relacionan dentro del núcleo familiar y en las dinámicas que se entablan dentro del mismo; es importante tener en cuenta que este concepto de calidad de vida, también surge dentro de las conversaciones y entrevistas que se tuvieron con los ex propietarios.

Sin embargo, hay que tener en cuenta que la familia, al ser un sistema tiene sus propias dinámicas internas, pues dentro de estas se entablan espacios de interacción que permiten planear cosas a futuro, es por esta razón que ante un cambio repentino la familia desarrolla procesos de

reacomodación con el fin de seguir avanzando hacia su objetivo. A esto desde el enfoque sistémico se le denomina **Autoorganización**, pues al ser

la familia agente de su propio desarrollo y de sus propios cambios, crean estrategias, normas, recursos y procedimientos que aportan todos sus miembros tras la asimilación del mismo entorno o bien de su particular historia familiar [...] además, surge la capacidad de retroalimentación, es decir, de recabar información sobre el proceso de desarrollo familiar, sobre los niveles de logro de las metas y sobre la eficacia de las reglas y de las estrategias activadas a tal efecto. (Espinal, Gimeno y González, 2004, p. 7).

El **Trabajo** para Neffa

Consiste en la aplicación de la fuerza de trabajo sobre los objetos de trabajo (la materia prima, los insumos y/o la información), ya sea manualmente o utilizando medios de producción (máquinas, herramientas, software) [...] Para lograrlo, el trabajador debe poner en tensión sus capacidades y recursos, usar su creatividad o astucia frente a errores, insuficiencias o fallas en la prescripción y a los incidentes que ocurren durante el proceso productivo, que obstaculizan el logro del objetivo fijado. (2015, p. 10 – 11)

Es un factor importante en la vida de los sujetos que en este caso desempeñaban labores como conductor más allá de ser el dueño del vehículo de transporte tradicional, en ese entonces tenían unas condiciones particulares y trabajaban de manera autónoma, además de establecer relaciones estrechas con los compañeros de trabajo, formando redes de apoyo, a esto se le denomina colegaje.

Con su pérdida, surge la necesidad de explorar nuevos empleos y por ende cambian las **Condiciones Laborales** dependiendo de la actividad o labor que desempeñe la persona, entendiendo estas como “el conjunto de variables que definen la realización de una tarea en un entorno determinando la salud del trabajador en función de tres variables: física, psicológica y social” (Unión General de Trabajadores, p 2), es decir, las características específicas que debe tener un trabajador para que así pueda llevar a cabo las tareas o labores que desempeña a diario y que inciden directamente en el bienestar y en la salud del mismo, se modifican.

Estos cambios se dan debido a que pasan de trabajar en una empresa con un contrato, unas prestaciones y su propio vehículo en donde podían manejar sus tiempos, a trabajar en una empresa con tiempos fijos, o a trabajar de manera independiente como es el caso de muchos. Pues implica un cambio en la forma en la que la familia interactúa con el sistema laboral y de la misma manera, como se relacionan dentro del mismo núcleo familiar, además de la variación de los **Ingresos** económicos, es decir la cantidad de dinero que se obtiene por medio de las actividades económicas realizadas por los miembros de la misma.

Jiménez y Moyano citados por Fernández A. (2014), plantean que el “trabajo y familia son dos esferas importantes que sirven de “nicho ecológico” básico donde actúa el ser humano, los cuales son reconocidos como mutuamente interdependientes, y para lograr el equilibrio entre la familia y lo laboral, se necesita dedicar similar cantidad de tiempo al trabajo y a los papeles familiares. (2008, p. 90)

MARCO METODOLÓGICO

La presente investigación surgió inicialmente por una experiencia personal, la familia de la investigadora fue propietaria de vehículos de Transporte Tradicional (T.T.) aproximadamente

veintitrés años y a lo largo de este tiempo tuvieron cuatro carros en diferentes empresas del transporte de la ciudad de Bogotá. En el año 2012 con la implementación del SITP su familia fue notificada del cambio gradual que se iba a empezar a hacer dentro de la empresa y de la misma manera, se le notificó que los propietarios debían escoger una operadora, para así, hacer más fácil la compra o el alquiler de los vehículos, como ya se mencionó anteriormente estas eran ocho y la familia en ese momento optó por la que mejor le parecía.

Conforme pasó el tiempo la familia de la investigadora hizo los papeles correspondientes para la venta del vehículo, pues al ser un modelo de principios de los noventa, la alcaldía compraba los carros para chatarrización, sin embargo, en el año 2015 la tarjeta de operación del carro fue cancelada sin previo aviso, razón por la cual, su familia se vio en la obligación de suspender las labores del vehículo y buscar otros medios de subsistencia, además de la dilatación del pago y la chatarrización del carro; esto ocasionó un cambio importante en la forma en la que la familia vivía, no solo económicamente, sino en su interacción con otras familias del gremio, pues después de esto la familia optó por buscar nuevas formas de empleo. Con unos ahorros y la venta del carro particular, lograron comprar una camioneta con la que los abuelos de la investigadora trabajaron durante un tiempo vendiendo panela y entregando pedidos.

Con el paso de los años y la negativa por parte de la operadora para el pago del vehículo, la situación se volvió más compleja, pues cada mes su familia debía pagar el parqueadero del carro mientras la empresa con la cual se había hecho un acuerdo de pago, respondía por la compra del mismo, pues como muchas otras esta se acogió a la Ley de insolvencia; a finales del año 2019 dicha empresa firmó un contrato de compraventa y dio la orden para chatarrizar el vehículo, pero no cumplieron con lo pactado y nuevamente dilataron el proceso.

A partir de esto y de toda la situación que rodeaba a la investigadora, surge un interés académico y social por evidenciar si estos cambios en las dinámicas que se pudo ver dentro de su experiencia personal, se presentaron de la misma manera en las otras familias del gremio en la ciudad de Bogotá, teniendo en cuenta que la implementación del SITP obedece a un proceso de cambios y mejoras de los medios de transporte, que surgen como respuesta a las necesidades de una ciudad en constante crecimiento y expansión como lo es Bogotá.

En cuanto a la metodología, desde la complejidad la investigadora cumple un papel activo dentro de la investigación, según Morin el investigador no puede desligarse completamente del sistema que está investigando, pues su formación en parte depende u obedece al sistema social en el que está inmerso, partiendo de allí la investigadora decide entrevistar a su familia, lo que significó que ella estuvo inmersa dentro como entrevistadora y como afectada, si bien desde la complejidad no se podría hablar de una perspectiva negativa ni positiva, su familia ha tenido un fuerte impacto, lo que de una u otra manera matiza la percepción que tiene ella frente a la implementación del SITP. Con la aplicación del campo la investigadora intentó mantener un posición un poco más analítica y reflexiva frente a los resultados, pues encontró que, a partir de esta situación, surgieron procesos de autoorganización en las familias del gremio, lo que le permitió reflexionar frente a su propia situación y la de su familia.

Es importante mencionar que Edgar Morin resalta tres principios que pueden ayudar al sujeto a pensarse mejor la complejidad. El primero es el principio dialógico, en este en pocas palabras se plantea la dualidad en la unidad, pues plantea que si bien hay elementos que son complementarios, pueden ser al mismo tiempo antagónicos o contrarios, un ejemplo de esto son los conceptos de orden y desorden, que en esencia son contrarios, pero juntos se perciben como uno, pues si no existe uno, no existe el otro.

El segundo principio es el de recursividad organizacional, Morin hace alusión a un remolino para explicar este principio y menciona que “un proceso recursivo es aquél en el cual los productos y los efectos son, al mismo tiempo, causas y productores de aquello que los produce” (1994, pág. 67), es decir, un proceso puede ser producto y productor al mismo tiempo; un ejemplo de esto son los conductores de transporte tradicional, ellos fueron productores del gremio por medio de la interacción de los sujetos, forjando conductas y características, pero que a su vez, el gremio una vez conformado, repercute e interactúa con los sujetos.

La idea recursiva es, entonces, una idea que rompe con la idea lineal de causa/efecto, de producto/productor, de estructura/superestructura, porque todo lo que es producido reentra sobre aquello que lo ha producido en un ciclo en sí mismo auto constitutivo, auto-organizador, y autoprodutor. (Morin, 1994, p. 68)

Por último, el tercer principio es el hologramático, para explicar este principio Morin menciona que “en un holograma físico, el menor punto de la imagen del holograma contiene la casi totalidad de la información del objeto representado” (Morin, 1994, p. 68), es decir, la parte está en el todo y el todo está en la parte. Situando el principio en el contexto de la investigación se podría decir que el todo es la estructura del transporte tradicional en sí y sus partes son las familias que trabajaban con los vehículos de transporte tradicional en las diferentes empresas.

Ahora bien, se aplicó como instrumento la entrevista semiestructurada, entendiendo esta como una técnica en donde se entabla una conversación entre investigador y sujeto. Este instrumento es eficaz y completo, pues por medio de las preguntas planteadas se puede ahondar en varios aspectos de la vida del entrevistado, permitiendo así, obtener información más específica y precisa, viendo así la complejidad de los sujetos; según Morin

la vida cotidiana es, de hecho, una vida en la que cada uno juega varios roles sociales, de acuerdo a quien sea en soledad, en su trabajo, con amigos o con desconocidos [...] cada ser tiene una multiplicidad de identidades, una multiplicidad de personalidades en sí mismo, un mundo de fantasmas y de sueños que acompañan su vida. (1994, p. 54)

a partir de esto, las preguntas van orientadas a las actividades que realizaban en su vida cotidiana, como trabajadores, como compañeros, como padres y como pareja.

La entrevista se clasifica en tres, la estructurada, la semi estructurada y la no estructurada; en la entrevista estructurada “las preguntas se fijan de antemano, con un determinado orden y contiene un conjunto de categorías u opciones para que el sujeto elija” (Díaz, Torruco, Martínez, y Varela, 2013); las entrevistas No Estructuradas, “son más informales, más flexibles y se planean de manera tal, que pueden adaptarse a los sujetos y a las condiciones. Los sujetos tienen la libertad de ir más allá de las preguntas y pueden desviarse del plan original” (Díaz, Torruco, Martínez, y Varela, 2013). Por último, las entrevistas Semi Estructuradas, “son más flexibles que las estructuradas y tienen la capacidad de adaptarse al sujeto según sea necesario” (Díaz, Torruco, Martínez y Varela, 2013).

La entrevista semiestructurada tiene cuatro fases:

❖ La primera fase, es la construcción de la guía de preguntas y la preparación del espacio de la entrevista, es decir, los momentos previos a la realización de esta; en esta primera fase, se realizó un acercamiento a algunos conocidos y compañeros de trabajo del abuelo de la entrevistadora, se les comentó un poco lo que se quería hacer y el interés por escucharlos, además de construir las preguntas con base en las situaciones que vivió la

investigadora y actividades de la vida cotidiana de sus abuelos en el trabajo, en la familia, en lo social.

❖ La segunda fase, es parte de la apertura de la entrevista, en donde se socializa el objetivo de la investigación o de la entrevista, se solicita el consentimiento informado para grabar la conversación, etc., en esta fase se realizó una reunión con cada uno de los entrevistados, nuevamente se les comentó el objetivo de la investigación y se entabló una relación de confianza con el fin de que se sintieran en la tranquilidad de responder las preguntas de manera sincera.

❖ La tercera fase, es la aplicación de la entrevista, ya para esta fase se optó por realizar las preguntas de manera que me entendieran, teniendo en cuenta si se responden otras preguntas para así no volver a preguntar o si por el contrario, debía profundizar más en un tema.

❖ La cuarta fase, en donde se hace un cierre, se da un espacio para que el entrevistado hable sobre lo que quiera agregar a la misma y se agradece la participación del sujeto, por último, en esta fase, se escucharon las opiniones y sentires con respecto a la situación en sí y frente a la entrevista realizada, para finalizar con una invitación a tomar gaseosa o café.

Como bien se ha desarrollado a lo largo de este apartado, la aplicación de las entrevistas semiestructuradas trae consigo varias ventajas, según Heinemann citado por Diaz, este tipo de entrevistas permiten tener un

amplio espectro de aplicación, ya que es posible averiguar hechos no observables como pueden ser: significados, motivos, puntos de vista, opiniones, insinuaciones, valoraciones, emociones; no se somete a limitaciones espacio-temporales: debido a que es posible preguntar por hechos pasados y también por situaciones planeadas para el futuro; posibilidad de centrar el tema, es decir, orientarse hacia un objetivo determinado o centrarlas en un tema específico; observación propia y ajena, porque da la posibilidad de averiguar tanto informaciones propias (opiniones, motivos, motivaciones del comportamiento, etc.), como observaciones realizadas referentes a un suceso o a otra persona. (Díaz, Torruco, Martínez y Varela, 2013)

Para esta investigación, se optó por plantear una entrevista de tipo semi estructurada, se formularon dieciocho (18) preguntas encasilladas en las variables de Dinámicas Familiares, Actividades Laborales, Ingresos Económicos y Relación Familia - Trabajo, pues “se considera que estas son las que ofrecen un grado de flexibilidad aceptable, a la vez que mantienen la suficiente uniformidad para alcanzar interpretaciones acordes con los propósitos del estudio” (Díaz, Torruco, Martínez y Varela, 2013). De la misma manera, permite recolectar información más completa frente a las percepciones de los dueños de vehículos de Transporte Tradicional (T.T.) en la post - implementación del SITP, pues es importante para la investigación conocer los diferentes aspectos de la vida del entrevistado, ya que cada uno de estos elementos incide directamente en la forma en la que cambian o no las dinámicas y las formas de vida de los sujetos.

Ahora bien, para la aplicación del instrumento como primera medida se entabló un diálogo previo con uno de los entrevistados que a su vez estableció contacto con los demás, inicialmente se pretendía realizar ocho (8) entrevistas semi - estructuradas a los jefes de hogar y con tres (3) familias realizar un grupo focal a cada una; para ello se citaron aproximadamente a doce personas,

las cuales fueron seleccionadas entre los conocidos del primer entrevistado y otros conocidos de la familia de la entrevistadora.

Debido a cuestiones de tiempos de los entrevistados, disposición para realizar las entrevistas y la situación desencadenada por la pandemia del Covid 19, llegaron nueve (9) y de estos seis (6) aceptaron ser entrevistados, por esta misma razón, no se pudieron realizar los grupos focales. Sin embargo, con la información recolectada en estas entrevistas se encontraron elementos relevantes para la investigación y de la misma manera, se logró llegar al punto de saturación de información en donde en un punto dado los elementos encontrados empezaron a repetirse.

Así mismo, con la aplicación del campo, se pudo evidenciar la importancia de los materiales de archivo fotográficos, siendo estos la base principal que usaron los entrevistados para referirse a los diferentes momentos importantes dentro del oficio, pues durante el desarrollo de las entrevistas, los expropietarios le permitieron a la entrevistadora realizar una revisión de los álbumes familiares, resaltando que las fotografías que allí se encontraban hacían parte importante de los recuerdos que les quedaban de los muchos años trabajando en el Transporte Tradicional, razón por la cual se optó por incluirlas dentro de la investigación.

Entre las fotografías incluidas dentro de la investigación se pueden encontrar imágenes de los vehículos y de las diferentes actividades sociales extralaborales que se desarrollaron durante el tiempo que los propietarios laboraron en las empresas, en total son diez (10) fotografías que fueron suministradas por uno de los entrevistados; y con las cuales se realizó una aproximación al análisis de las mismas. Adicionalmente, se realizó una triangulación de información con los dos elementos anteriormente nombrados y con la percepción personal de la entrevistadora, pues como ya se ha mencionado anteriormente, su participación en la investigación estuvo marcada por una experiencia personal, lo que le brindó a la misma elementos relevantes.

Ahora bien, para la sistematización de la información se hicieron las transcripciones de las entrevistas aplicadas a los ex propietarios y se planteó una matriz de resultados (Anexos), en esta se relacionaron los tres (3) objetivos específicos y conforme a lo planteado en estos, se ubicó la información suministrada por los entrevistados que iban encaminada a darle solución a cada uno. A partir de la organización de los datos, la entrevistadora pudo obtener un panorama más claro y de la misma manera, se evidencio que, si bien habían repuestas diferentes, en la mayoría se encontraron muchas similitudes en las respuestas, lo que permitió hacer una triangulación de datos con las fotografías y la experiencia personal de la entrevistadora.

INSTRUMENTOS

ENTREVISTA SEMI - ESTRUCTURADA

Factores	Operacionalización	Etapas, preguntas e intervenciones sugeridas
Acogida: Apertura a la entrevista	Se toma este espacio de apertura para generar confianza entre el entrevistador y el entrevistado, a través de la actitud con y la presentación del entrevistado.	❖ Presentación del entrevistador ❖ Reconocimiento de los participantes ❖ Inspiración del entrevistado. ❖ Aclaración del objetivo de la entrevista: Analizar las diferentes percepciones de los ex propietarios de vehículos de Transporte Tradicional (T.T.) frente a los cambios en los modos de vida y dinámicas familiares posteriores a la aparición del Sistema Integrado de Transporte (SITP) en la ciudad de Bogotá
Familia	Dinámicas Familiares	❖ ¿Cómo era la relación con su pareja antes de la implementación del SITP y cómo es ahora? ¿Siente que ha cambiado? ❖ ¿Cómo era la relación con sus hijos antes de la implementación del SITP y cómo es ahora? ¿Siente que ha cambiado? ❖ ¿Qué actividades realizaba con su familia antes de la implementación del SITP? ❖ ¿Qué actividades realiza con su familia actualmente?

Trabajo	Actividades Laborales	❖ ¿Cuánto tiempo duró trabajando en el transporte tradicional? ❖ ¿En qué empresas de transporte trabajó o ha trabajado? ❖ ¿Cuál era su rutina en un día de trabajo normal? ❖ ¿Cómo considera usted que ha sido la búsqueda de trabajo? ❖ Después de la implementación del SITP, ¿Qué actividades laborales ha ejercido? ❖ ¿Qué es lo que más extraña de trabajar en el transporte tradicional?
Economía	Ingresos	❖ ¿Cómo eran sus ingresos antes de la implementación del SITP? (diarios o mensuales) ❖ Después de la implementación del SITP, ¿de qué manera se distribuyeron los aportes económicos y los gastos en su casa? ❖ ¿Cómo era su calidad de vida antes de la implementación del SITP y cómo considera que es ahora? ❖ Cuando inició el proceso de la implementación del SITP en 2012, ¿Qué sucedió con su vehículo?
Social	Contexto Social	❖ ¿Cómo era la relación con sus compañeros de trabajo? ❖ ¿Qué actividades realizaba con sus compañeros de trabajo? ❖ ¿Qué festividades se celebraban en la empresa con sus compañeros de trabajo? ❖ ¿Cómo era la relación de su familia con los espacios de trabajo (buseta – paradero)?
Cierre de la entrevista	Reconocimiento de los aportes, aprendizajes y agradecimientos por su participación	Se ha de preguntar: ❖ ¿Quisiera aportar algo más? ❖ ¿Tiene alguna pregunta o sugerencia al respecto?

PERSONAS ENTREVISTADAS

La población para esta investigación está conformada por hombres ex propietarios de vehículos de Transporte Tradicional que trabajaron en el oficio más de dieciocho años en diferentes empresas de la ciudad de Bogotá, se entrevistaron a seis (6) personas.

Se optó por tomar un tiempo determinado de trabajo en el T.T. ya que lo que se busca con esta investigación, es observar las dinámicas socioeconómicas y laborales de los propietarios de los vehículos durante el tiempo en el que se ejerció el oficio, pues durante la prueba piloto se pudo evidenciar que a mayor tiempo de compartir con un grupo de personas en el ámbito laboral y gremial, las relaciones que se entablan son más estrechas, lo cual facilitó evidenciar elementos relevantes para la investigación.

Ahora bien, partiendo de que desde la complejidad cada uno de los sujetos son complejos, que tiene multiplicidad de identidades, para la investigación es importante mencionar las características de los entrevistados y la composición que tiene su familia, pues esto permite conocer más a fondo las capacidades que tiene cada sistema familiar para autoorganizarse frente a las situaciones que se le presentan, no solo como familia sino como sujeto, y de la misma manera, permite entender un poco los cambios en cada esfera social del entrevistado.

❖ **Entrevistado #1:** El entrevistado #1 es un hombre bogotano de aproximadamente cuarenta y seis años quien es propietario en compañía de su cuñado de un colectivo, terminó el bachillerato y se dedicó a trabajar como conductor de Transporte Tradicional, labor que desempeña hace veinte años. Vive en arriendo con su esposa, su hijo mayor quien ya se graduó como bachiller y su hija de casi dos años, el entrevistado continúa trabajando en el medio tradicional, a pesar de que su vehículo no tiene los seguros pertinentes, él continúa trabajando en las noches, pues este es el único sustento económico que tiene su familia y la de su cuñado.

❖ **Entrevistado #2:** El entrevistado #2 es el cuñado del entrevistado anterior, ambos son propietarios de un colectivo, al igual que el entrevistado #1, es de Bogotá,

terminó el bachillerato y se dedicó a la conducción, labor que lleva desempeñando aproximadamente veinte años, él tiene alrededor de cuarenta y un años. Vive en arriendo con su esposa y sus dos hijos menores de edad, y en las noches, sale a trabajar en el colectivo, él y su cuñado se turnan los días para poder trabajar.

❖ **Entrevistado #3:** El entrevistado #3 tiene cincuenta y ocho años, nació en Chocontá, a los veinte años vino a la ciudad de Bogotá con el fin de buscar oportunidades laborales, trabaja como conductor de transporte tradicional hace aproximadamente veintitrés años (al momento de la entrevista), es expropietario de una buseta, cuya tarjeta de operación fue cancelada hace cinco (5) años aproximadamente y aunque en el 2019 logro chatarrizar el carro, aún no ha recibido , razón por la cual no pudo continuar trabajando como conductor, actualmente está laborando como conductor de taxi (en arriendo), vive con su esposa en casa propia.

❖ **Entrevistado #4:** El entrevistado #4 tiene aproximadamente sesenta y dos años, nació en Boyacá y en su adolescencia vino a Bogotá buscando conseguir un trabajo, es bachiller y trabajo como conductor de transporte tradicional aproximadamente dieciocho años, aunque ya chatarrizó su vehículo, aún no ha recibido el pago de este (al momento de la entrevista). Vive en casa propia con su esposa y su hija de dieciocho años, actualmente se dedica a trabajar cargando mercado.

❖ **Entrevistado #5:** El entrevistado #5 es bogotano, tiene cincuenta y nueve años y ha trabajado en Transporte Tradicional aproximadamente dieciocho años como conductor, al momento de la entrevista el señor aún tenía su vehículo en un parqueadero sin tarjeta de operación y sin respuesta de la empresa operadora. Viven en arriendo con su esposa, su hija de diecinueve años y su hijo de quince años.

❖ **Entrevistado #6:** El entrevistado #6, tiene sesenta y dos años y se dedicó a trabajar en el Transporte Tradicional aproximadamente veinticuatro años, él es bachiller y actualmente se dedica a trabajar conduciendo taxi, el cual compró con lo que recibió por el pago de la buseta. Vive en casa propia con su esposa y su hija menor.

CAPÍTULO TRES

UN CAMBIO EN LAS FAMILIAS POS IMPLEMENTACIÓN DEL SITP

SITP: UN CAMBIO PARA EL BOLSILLO DE LAS FAMILIAS, UN ANTES Y UN DESPUÉS DE LA IMPLEMENTACIÓN

Los hallazgos que serán presentados en este apartado, dan cuenta de los ingresos y las actividades laborales que han estado realizando los entrevistados, y la manera que se ha visto afectada según su percepción la economía familiar con la pérdida de los empleos en el medio de Transporte Tradicional, estos responden al objetivo de: “Comprender los diversos cambios a nivel económico de los ex propietarios de vehículos de transporte tradicional y sus familias posteriores a la implementación del SITP.

A lo largo del desarrollo de la investigación y de las entrevistas realizadas a los seis (6) ex propietarios de vehículos de transporte tradicional, se encontró que el impacto de la implementación del Sistema Integrado de Transporte (SITP) no solo se da en la forma en la que se movilizan los ciudadanos de la capital, sino que este se vio mayormente reflejado en las familias cuya cotidianidad dependía mayormente de los recursos económicos que entraban por medio del trabajo del Transporte Tradicional (T.T.); pues los dueños de los vehículos perdieron la estabilidad laboral que el medio les ofrecía.

Con la implementación del SITP, quienes tuvieron que suspender su labor como conductor de buseta por alguna razón, se vieron en la obligación de explorar nuevas formas de empleo, sin embargo, la mayoría de ellos llevaban entre quince (15) y veinte (20) años trabajando con este medio de transporte, razón por la cual se dificulta el acceso al trabajo, por lo que en la mayoría de las ocasiones estos optan por empleos de carácter informal y relacionados directamente con la conducción, un ejemplo de ello es el caso del entrevistado #3, quien duró trabajando en el transporte tradicional veintitrés (23) años y a quien le cancelaron la tarjeta de operación de su vehículo en el año 2015, el señor comenta que la búsqueda de empleo ha sido compleja.

El entrevistado #3 dice: “la búsqueda de trabajo está muy difícil, porque no se consigue ya donde trabajar [...] después de la implementación del SITP, yo maneje un furgón entregando pedidos y actualmente estoy manejando un taxi. (Entrevistado #3, 2019)

Otro ejemplo de esto es el caso del entrevistado #4, quien duró trabajando en el medio dieciocho (18) años y al igual que el entrevistado #3, le cancelaron la tarjeta de operación por lo que no pudo seguir trabajando, el señor cuenta que hace seis meses (al momento de la entrevista) chatarrizó su vehículo, sin embargo, no ha recibido el dinero.

El entrevistado #4 dice: “Eso es muy complicado, desde que llegó el SITP ha estado complicado conseguir trabajo y como uno lo único que sabe hacer es conducir [...] Yo trabajé un tiempo manejando con Uber y ahora estoy trabajando con una camioneta cargando mercado” (Entrevistado #4, 2020)

Al igual que ellos, los otros entrevistados respondieron de manera similar afirmando que se les ha dificultado mucho mantener una estabilidad laboral en la actualidad, lo que les genera cierta incertidumbre frente a lo que puede pasar en un futuro, pues algunos de ellos tienen hijos próximos a cursar estudios superiores, por lo que se han visto en la necesidad de incursionar en empleos como conductor de taxi, conductor de Uber u otras plataformas, vendedor o repartidor de víveres, conductores de tractomulas o trabajadores en construcción. Además de esto, concuerdan en que la calidad de vida que tenían antes de la implementación del SITP era mucho mejor a la que tienen actualmente, ya que, si bien los vehículos hacían parte de una empresa privada, los carros eran de su propiedad, por lo que ellos manejaban sus tiempos y su economía.

El entrevistado #4 dice: *“cuando tenía el carro uno tenía muchas comodidades y pues la plata que entraba era muy buena, también uno extraña que uno era independiente, es que eso del SITP nos complicó mucho las cosas a nosotros que teníamos carros propios y a todos, porque del transporte vivían muchas familias”* (Entrevistado #4, 2020)

Al igual que el señor entrevistado #4, su hermano el entrevistado #5 quien trabajó como conductor de transporte tradicional durante dieciocho (18) años y cuyo vehículo está actualmente en un parqueadero (al momento de la entrevista) debido a que no tiene tarjeta de operación y no puede trabajar con él, asegura que antes se sentía más cómodo trabajando bajo sus condiciones y sus tiempos.

El entrevistado #5 dice: *“Uy señorita, anteriormente la plata se veía más, trabajaba uno más relajado sabiendo que hacía su producido y no le tenía que dar a nadie, además de que uno no cumplía horario, uno trabajaba por uno y ya”* (Entrevistado #5, 2020)

La pérdida del empleo en este caso implica la disminución de recursos económicos que ingresan a la economía familiar semanal o mensualmente, pues al no tener un trabajo fijo esta se ve afectada de manera proporcional, se puede evidenciar en las entrevistas realizadas que el cambio económico fue significativo, pues según los entrevistados cuando trabajaban con su propio vehículo el ingreso era de aproximadamente tres millones de pesos mensuales, mientras que en la actualidad reciben un aproximado de dos millones de pesos o menos mensualmente, por esta razón la adquisición de bienes y servicios se ha vuelto más compleja, al igual que las salidas familiares.

El entrevistado #3 dice: *“Pues los ingresos libres diarios eran de setenta (70), ochenta (80) o hasta cien mil (100) pesos diarios. Y mensuales digamos que quedaban 2´500.000 o*

3'000.000 [...] Actualmente no hace uno sino para el diario, por ahí veinticinco (25), treinta (30) mil pesos, cuarenta (40) máximo diarios.” (Entrevistado #3, 2019)

La mayoría de los entrevistados afirman que con la implementación del SITP, con la difícil adquisición de trabajo la calidad de vida desmejoró ya que no se pueden hacer las mismas cosas ni tener las mismas comodidades de antes, sin embargo, el entrevistado #2, quien ha trabajado aproximadamente veinte años en el transporte público, y que actualmente (al momento de la entrevista) se encuentra trabajando con su vehículo sin tarjeta de operación, comenta que la vida después del SITP no ha sido tan mala, pues si bien ha tenido que acomodarse a las nuevas dinámicas económicas y al cambio en la calidad de vida, se deben resaltar las cosas positivas, pues ahora tiene la posibilidad de organizar mejor el dinero y de pasar más tiempo con su familia.

El entrevistado #2 dice: “Lo que pasa es que unos días con otros, pero yo creo que uno se ganaba más de 3 millones de pesos mensuales [...] Actualmente yo creo que por ahí un millón y medio, por ahí la mitad pero pues, vive hasta uno mejor porque uno aprende como a organizar el dinero, es que antes uno cogía como más pero es que eso se vuelve plata como de bolsillo, usted la coge pero usted la despilfarra mucho, no más el monedero usted a todo el que ve, el calibrador, el que tapa los huecos, el que le pide para una gaseosa, usted es saque y de y no le da como importancia a ese dinero por lo que usted lo ve a toda hora, mantiene el bolsillo lleno a usted no le importa.” (Entrevistado #2, 2019)

Ahora bien, teniendo en cuenta los resultados anteriormente planteados, se pueden analizar varias cosas, se parte de que el oficio de las familias ex propietarias en el transporte tradicional, si bien dependía de las circunstancias diarias a las que se enfrentaba el conductor del vehículo, era un oficio que generaba una estabilidad en cuanto a una cantidad aproximada de recursos que entraban de manera semanal o mensual y de la misma manera, en cuanto una actividad específica

a desempeñar, la rutina de trabajo y la apropiación de la herramienta de trabajo, que en este caso era el vehículo, factores que generan una tranquilidad en cuanto a lo económico - laboral.

Tras la implementación del SITP se pierde esta tranquilidad que el medio tradicional les ofrecía, pues como ya se ha nombrado anteriormente se deben explorar nuevas formas de contratación y de empleos, y esto conlleva a que las condiciones laborales de estos cambien de manera general, específicamente en el tipo de contratación, la cantidad de ingresos recibidos, tiempo de trabajo y la seguridad social. Pues los dueños de los vehículos entablaban un convenio con la empresa que les permitía trabajar para la misma, por medio de un contrato a término indefinido, en donde a través de una cuota mensual llamada “Rodamiento”, la empresa cubría aproximadamente el setenta por ciento de la seguridad social, mientras que el dueño del vehículo cubría el porcentaje restante.

En cuanto a los horarios de trabajo, estos varían dependiendo de la hora en la que el conductor saliera a trabajar y de la cantidad de viajes que hiciera en el día, pero según los entrevistados estos tenían horarios de cuatro (4) de la mañana a ocho (8) o nueve (9) de la noche.

El entrevistado #1 dice: “Salíamos tipo 3 o 4 de la mañana, a entumarse uno, trabajaba uno tipo 7 u 8 de la noche... Ese era el horario de trabajo, pero uno trabajaba con gusto, con satisfacción, porque uno podía tener la familia bien y como dice el cuento estar uno ahorrando para darle estudio a sus hijos, pero uno se sentía bien trabajando” (Entrevistado #1, 2019)

Estos cambios representan una inseguridad e incertidumbre frente al tema laboral y económico, pues actualmente y en la mayoría de los casos, ya no se cuenta con un contrato, sino que las actividades a desempeñar son de corte informal, lo que implica que estas ya no dependen

únicamente de la persona y que adicional a esto surge la responsabilidad de pagar seguridad social; diversos autores hablan frente a las consecuencias que trae la pérdida de la estabilidad en los individuos y es que “se ha comprobado que influye en actitudes como la satisfacción laboral y la entrega a la empresa” (Adkins, Werbel y Farh, 2001; Chirumbolo y Hellgren, 2003, y Armstrong-Stassen, 1993 citados por Sora, Caballer, y Peiro, 2010, p. 66).

Teniendo en cuenta esto, se logra evidenciar que hay una baja satisfacción frente a los empleos que desempeñan los ex propietarios después de la implementación, sin embargo, hay una mayor comodidad y preferencia frente a los empleos que implican conducir algún vehículo y esto se debe a que son sujetos que han dedicado gran parte de su vida a una labor puntual como lo es la conducción; así mismo, se da un cambio en el sentido de pertenencia frente a los trabajos, la investigación da cuenta que con el Transporte Tradicional (T.T.), el tener la propiedad sobre el vehículo y la comodidad que este brindaba, de una u otra manera fortalecía el vínculo emocional que se tenía con el trabajo y el oficio a desempeñar, esto se puede identificar en las fotografías pues había posibilidad de modificar ciertos elementos de los vehículos según los gustos de cada familia como se puede observar en esta fotografía.



Fotografía #1: En esta se puede ver como esta buseta perteneciente a la empresa La Nacional, fue modificada con la imagen del costado, entre algunos otros elementos que componen el interior del vehículo. (Fotografía proporcionada por el Entrevistado #3)

Ahora bien, Sora, Caballer y Peiro señalan que

la necesidad económica y la «empleabilidad» pueden disminuir los efectos negativos de la variabilidad del empleo, de forma que ésta sea menos dañina para los trabajadores [...] sin embargo, quienes tienen una dependencia del empleo elevada, una necesidad económica alta y una «empleabilidad» baja no encontrarán un trabajo nuevo de manera fácil y rápida. Por tanto, percibirán la inestabilidad del empleo como una amenaza más peligrosa y reaccionarán de manera más negativa ante ella que los trabajadores menos dependientes de su trabajo. (2010, p. 68).

En pocas palabras, los sujetos que tengan conocimientos, estudios avanzados y herramientas, tienen mayor facilidad de conseguir un empleo en caso de perder el que ya se tiene, sin embargo, en este caso, los ex propietarios de T.T. son personas que en la mayoría de los casos y especialmente quienes dedicaron toda su vida a este medio, no tienen los estudios técnicos o la edad para acomodarse en un empleo dentro de una empresa que les permita desempeñar otras actividades, lo que dificulta la obtención de un nuevo empleo, pues si bien tienen un amplio conocimiento en el área de la conducción, hay muy pocas ofertas laborales para sujetos con este tipo de aprendizajes o conocimientos.

A partir de esto, se logra identificar el descontento frente a los cambios y a los modos de vida que tienen en la actualidad, pues por medio de las entrevistas se puede resaltar que los cambios han implicado que las familias entren en un proceso de autoorganización, en donde cada sujeto debe alterar sus dinámicas dentro y fuera de la familia, esto debido a que al depender tanto tiempo del oficio del T.T. se crean unas dinámicas en torno a este, especialmente en el aspecto económico, que de una u otra manera fue el que mayor impacto tuvo dentro del sistema familiar.

TRANSFORMACIONES EN LA COTIDIANIDAD DE LAS FAMILIAS POS IMPLEMENTACIÓN DEL SITP

Los hallazgos que serán presentados en este apartado dan cuenta de las dinámicas familiares y sus modificaciones, producto de la implementación del SITP y la pérdida de sus empleos con el transporte tradicional, que dan respuesta al objetivo de: “Identificar las percepciones de los ex propietarios de vehículos de Transporte Tradicional frente a las transformaciones en las relaciones y dinámicas que sus familias entablan dentro de esta”.

A lo largo del desarrollo de la investigación, se evidenció que hubo algunas modificaciones en las dinámicas familiares, que son “aquellas condiciones en las que emergen mecanismos de regulación interna en el grupo familiar; es el clima, el ambiente, el funcionamiento, la particular forma de interacción que tiene la familia para relacionarse y cumplir con sus funciones” (Viveros y Arias, 2006), pues con la implementación del SITP no solo se cambió el flujo de los ingresos económicos, sino que las familias se vieron en la necesidad de acomodarse a las nuevas situaciones. Durante las entrevistas que se llevaron a cabo, en el ámbito familiar se pudieron evidenciar dos (2) elementos centrales.

Primero y con relación a lo nombrado en el apartado anterior, con la pérdida de la estabilidad laboral el proveedor principal de la familia que aportaba económicamente al hogar mediante el trabajo en el transporte tradicional, ha tenido que optar por tomar empleos que le demandan gran cantidad de tiempo, lo que desemboca en una pérdida del mismo que anteriormente se destinaba para actividades familiares, pues estas compartían más, ya sea porque pasaban juntos los fines de semana, salían a pasear o a algún parque los domingos, estas actividades también se vieron afectadas por la cantidad de dinero que ingresa a la familia.

El entrevistado #3 dice: *“Pues.... actividades casi no, los fines de semana que me acompañaban a trabajar por ahí los domingos y pues ahora, en la casa porque no hay dinero para salir.” (Entrevistado #3, 2019)*

El entrevistado #5 dice: *“Pues antes salíamos los domingos a almorzar, salíamos a comer helado o a veces a donde la familia, ahora pues ya no tanto porque todo ha subido y pues uno ya no cuenta con la entrada que tenía antes, entonces pues cuando se puede ahí vamos a algún lado.” (Entrevista #5, 2020)*

El entrevistado #6 dice: *“Antes pues cuando tenía el bus podía descansar los domingos y salíamos por ahí a dar una vuelta en el carro, o nos íbamos a almorzar a Cáqueza o a Chía, ahora pues hacemos eso cuando se puede con la niña y cuando mi hijo viene con la mujer pues un almuerzo en la casa.” (Entrevistado #6, 2020)*

De la misma manera, los entrevistados comentan que había días donde sus parejas y sus hijos salían a trabajar con ellos, lo que generaba un lazo mayor no solo entre ellos, sino con el mismo vehículo y la labor como conductor que desempeñaba el entrevistado, pues según ellos, al ver el trabajo y el esfuerzo que se hacía por conseguir el dinero, los hijos sabrían valorar más las cosas. El entrevistado #1, quien duró trabajando en el medio aproximadamente veinte (20) años y quien actualmente está laborando con su vehículo, pero sin tarjeta de operación, comenta lo siguiente:

El entrevistado #1 dice: *“Uno compartía con ellos el sábado y el domingo o un festivo, de resto trabajando juicioso, pero los domingos uno salía al parque y eso [...] Uno extraña que uno antes está cerquita a la familia, esa es una de las cosas, porque uno todos los días llega a la casa y por lo menos los ve, pero ya por lo menos uno se va a manejar un camión*

o una turbo o tiene uno que irse para otra ciudad y tiene que dejar uno a la familia, eso es lo que uno extraña más, estar cerca a la familia.” (Entrevistado #1, 2019)

Sin embargo, no todos los entrevistados están de acuerdo con la disminución del tiempo en familia después de la implementación del SITP, dos de ellos concuerdan en que ahora que no tiene que dedicarle tanto tiempo al trabajo pueden compartir más tiempo con sus familias, ya que tienen la posibilidad de descansar algunos fines de semana y salir a otro lugar más allá del ámbito laboral que se compartía anteriormente.

El entrevistado #2 dice: *“Cuando trabajaba en el transporte urbano tradicional pues quedaba mucho menos tiempo para compartir, de pronto ahorita que se ha cambiado la forma de trabajar, de pronto tengo más tiempo para disfrutar con ellos, para compartir [...] ahorita puedo compartir más con ellos, ya puedo ir a un parque, salir a conocer, de enseñarles, de ayudarles a hacer sus tareas”. (Entrevistado #2, 2019)*

El entrevistado #4 dice: *“Bueno pues con mi esposa y mi hija, antes no realizábamos muchas actividades juntos, porque como usted debe saber, este trabajo del transporte urbano come mucho tiempo, uno se la pasa todo el tiempo trabajando, incluso hasta los domingos y más cuando uno trabaja solo, pero ahí de vez en cuando la mujer y la hija salían a acompañarme, más que todo los fines de semana.” (Entrevista #4, 2020)*

Segundo, se pudo evidenciar que con la pérdida del empleo del padre cabeza de hogar y la disminución en los ingresos, surge la necesidad de cambiar roles y de autoorganizarse dentro de la familia, lo que lleva a que las parejas de los que anteriormente eran proveedores a realizar diferentes actividades económicas, principalmente de manera informal, como lo son la costura, preparación de alimentos por encargo (rellena, longaniza, tamales, etc), manicura o ayudante de

droguería como lo es el caso de la esposa del entrevistado #6. Así mismo, se evidencia la emergencia de estrategias para mejorar la distribución del dinero en elementos básicos para la manutención de la familia.

Ahora bien, se parte de que la familia es un sistema abierto que está en constante interacción con los sistemas que la rodean, es decir que recibe y comparte información de forma continua, en ese orden de ideas, se entiende porque la pérdida del empleo que en este caso sería un sistema externo pero con el cual se mantenía un contacto directo, tuvo tal impacto en el sistema familiar, pues a partir de este se tejían algunas de las dinámicas, sin embargo, al ser un sistema dinámico genera elementos que tienden a buscar una estabilidad, a la cual se le denomina homeostasis. Roca (2008), dice que en “estudios recientes se ha demostrado que, tanto para lo cotidiano, como para las situaciones extremas, la familia genera sus propios recursos para adaptarse y emerger de la crisis con fortalezas insospechadas” (Roca, 2008 citado por Verdugo, Aguilera y Modino, 2012).

Esto se puede evidenciar en la forma en la que las familias se reorganizan posterior a la pérdida de sus empleos buscando realizar nuevas actividades que generen ingresos y compartiendo cargas económicas entre los mismos miembros del sistema, a partir de esto se puede decir que las familias propietarias han sido resilientes ante los cambios pos implementación del SITP pues con la investigación se ha podido evidenciar que han afrontado la situación, la han superado y a partir de esta se han vuelto más fuertes para seguir avanzando. La familia como

agente de su propio desarrollo y de sus propios cambios, crean estrategias, normas, recursos y procedimientos que aportan todos sus miembros tras la asimilación del mismo entorno o bien de su particular historia familiar [...] además, surge la capacidad de retroalimentación, es decir, de recabar información sobre el proceso de desarrollo familiar,

sobre los niveles de logro de las metas y sobre la eficacia de las reglas y de las estrategias activadas a tal efecto. (Espinal, Gimeno y González, 2004, p. 7).

Es importante aclarar que si bien este fue un evento que incide en las familias del gremio, el impacto que tuvo en cada uno de los sistemas familiares varía dependiendo de la manera en la que las familias se autoorganizan y responden a las propiedades emergentes,

las características o cualidades de una persona, comunidad o del entorno y de la misma manera, los aspectos del entorno o competencias de las personas que favorecen el desarrollo integral de individuos o grupos y pueden, en muchos casos, ayudar a transitar circunstancias emergentes” (Herscovici, 2011, p. 106)

A partir de esto se puede decir que dependiendo de si el distrito les realizó el pago del vehículo a la familia, o de que esta tenga o no una vivienda propia, o si bien tienen hijos menores de edad o no, el impacto se ve en mayor o menor medida y se afronta de cierta manera, pues con la exploración de diferentes formas de empleo cada sistema familiar necesita cubrir sus necesidades básicas con unas u otras responsabilidades.

DEL OFICIO AL TRABAJO

Los hallazgos aquí plasmados dan cuenta de la variable de Contexto Social y la variable emergente Relación Familia - Trabajo, donde se plantean elementos frente al cambio en la forma en la que se relacionan las familias ex propietarias con los espacios de trabajo y de la misma manera, el cambio que hubo frente al contexto social de las mismas, dando respuesta así al objetivo de: “Entender la importancia de las familias en la participación de eventos sociales relacionados con los espacios de trabajo de los vehículos de transporte tradicional en la ciudad de Bogotá”.

Para poder desarrollar este apartado es importante como primera medida aclarar el concepto de *oficio*, el cual se puede definir como aquella actividad que se realiza de manera artesanal y que implica un esfuerzo manual y físico, que no necesita de una formación en específico, sino que se aprende de manera empírica y que en algunas ocasiones se enseña de generación en generación; ahora bien, con la implementación del SITP el vínculo que existía entre la familia, el vehículo y el oficio como tal del T.T. desaparece, al incursionar con nuevas formas de empleo los entrevistados pasan de realizar un oficio a tener un trabajo, pero ¿por qué ser conductor de transporte tradicional es un oficio?.

Como se mencionó en el apartado anterior, los conductores de vehículos de transporte tradicional, en su gran mayoría son sujetos que a lo largo de sus vidas se han dedicado a aprender sobre la conducción a través de la experiencia, no recibieron ningún tipo de capacitación puntual acerca de cómo realizar esta labor y tampoco una certificación que los acredite como buenos conductores más allá de la licencia de conducción; además de esto, conducir un vehículo de transporte tradicional requiere de concentración, pericia y agilidad, pues ellos no solo se enfocan en mover el bus o la buseta, sino que emplean un esfuerzo físico en maniobrar, estar pendientes de la calle, de los pasajeros, cobran los pasajes y adicionalmente, saben de mecánica.

La implementación del SITP trajo muchos cambios, después de esta se perdieron rutas, se sacaron de circulación vehículos y muchas personas que vivían del oficio del transporte tradicional perdieron su empleo. Los dueños de los vehículos como se mencionó anteriormente han tenido que mirar otras opciones de empleo de corte más informal, debido a esto el *colegaje* (entendido como las relaciones y redes de apoyo que se establecen entre sujetos que tienen una misma profesión u oficio) forjado a lo largo de los años en el medio, se vio fracturado, generando

distanciamiento entre los antiguos compañeros de trabajo y los amigos más cercanos, pues ya no se comparten los mismos espacios que permitan mantener esos vínculos fortalecidos.

Es importante resaltar que las dinámicas y las relaciones sociales de los entrevistados antes de la implementación del SITP, se forjaban dentro de los paraderos y las empresas, en donde las relaciones eran cercanas entre compañeros de trabajo, como entre las familias de estos, ya que al trabajar todos los días de la semana, se compartían espacios como los restaurantes en donde almorzaban juntos, tomaban aromáticas o tinto, se hacían rifas y así mismo, de vez en cuando se reunían a jugar fútbol o tejo los fines de semana, como se puede observar en la fotografías.



Fotografía #2: Esta fotografía fue tomada en un torneo relámpago de microfútbol de la empresa La Nacional, en ella se puede ver que quienes participan tienen uniforme y así mismo, se ve la participación de un niño, quien es el hijo del hombre que está agachado a la derecha (participación de la familia). (Fotografía proporcionada por el Entrevistado #3)

El entrevistado #1 dice: *“Bien, muy bien, en la ruta en la que estábamos nosotros trabajamos 60 personas, pero bien, esas cosas las extraña uno totalmente porque donde uno va la gente lo saluda y eso se extraña mucho [...] Hacíamos campeonatos de micro, el fútbol como llaman por ahí, había campeonatos de tejo que, hacia la empresa, se hacían paseos por ahí cada seis meses o cada año, o sea las actividades eran muy buenas. Todo eso se organizaba con la empresa, cosas que uno extraña también.”* (Entrevistado #1, 2019)

El entrevistado #3 dice: *“Pues nos la pasábamos por ahí los fines de semana, nos íbamos a jugar tejo y a tomar cerveza”. (Entrevistado #3, 2019)*

El entrevistado #6 dice: *Lo que más hacíamos era ir a tomar gaseosa con pan, también hacíamos campeonatos de tejo o a veces de fútbol, eso ahí salía de todo para hacer. (Entrevistado #6, 2020)*

El entrevistado #4 dice: *“Pues como en todos lados había momentos malos, pero siempre fue muy buena, uno donde se los encontraba era a tomarse una gaseosa o un tinto, en los paraderos uno se veía con ellos todos los días y se pasaba un tiempo agradable [...] Bueno pues a veces jugábamos parques entre viajes, otras veces se organizaban torneos de micro o de tejo. (Entrevistado #4, 2020)*

Así mismo, dentro de algunas empresas se celebraban fechas especiales como el día de los niños, navidad, cumpleaños, entre otras actividades que fortalecían el colegaje entre los conductores de los vehículos; una de las fechas más importantes para los conductores de transporte tradicional, es el día de la Virgen del Carmen, un festividad que es celebrada el dieciséis (16) de julio, esta virgen es considerada como la patrona de los conductores, por esta razón en las empresas se dedicaba un día para realizar una fiesta en honor a esta fecha, donde se reunían todos los conductores y sus familias, se ponían de acuerdo en cómo se iban a decorar los vehículos, se hacía una caravana por algunos lugares de la ciudad, se pagaba una misa y, por último, se repartía lechona, ponqué y algunas cervezas.



Fotografía #3: Esta fotografía fue tomada en una de las celebraciones de la Fiesta de la Virgen del Carmen, esta fecha es importante porque ella es la patrona de los conductores, en esta se puede ver el colegaje y la participación de las familias en estas fechas.

(Fotografía proporcionada por el Entrevistado #3)

El entrevistado #1 dice: “Se celebraba la fiesta de la Virgen del Carmen, que ha sido lo más tradicional, y de pronto en diciembre que se hacían reuniones en la empresa en donde daban regalos para los niños, la empresa hacía cualquier actividad y había que llevar los niños y digamos en Halloween mandaban llevar los niños a la empresa y les daban detalles, eran esas actividades” (Entrevistado #1, 2019)

El entrevistado #3 dice: “Pues en la empresa siempre se realizaba la fiesta de la virgen del Carmen, eso se reunía plata de enero hasta junio y ahí se contrataban conjuntos musicales, se compraba pólvora, se hacía almuerzo, se hacía la misa, se decoraban los vehículos.” (Entrevistado #3, 2019)

El entrevistado #4 dice: “También se celebraba la fiesta de la virgen, en donde decoramos los carros con bombas y festones” (Entrevistado #4, 2020)

Sin embargo, en la actualidad según los entrevistados es más complejo reunirse con los compañeros y las relaciones que se habían entablado se fracturaron, pues al no haber una rutina

de trabajo conjunta, los espacios compartidos se reducen, las actividades laborales de cada uno de ellos demanda tiempos, actividades y espacios diferentes, que dificulta que las reuniones se lleven a cabo con la misma intensidad de antes, de igual manera, los recursos económicos también son un factor determinante.

Aunque la mayoría de los entrevistados concuerdan con la participación en los eventos que se hacían entre compañeros y con la empresa, el entrevistado #2 menciona que debido a la cantidad de tiempo que demandaba el trabajo, los arreglos del carro y demás actividades laborales, no había tiempo para compartir con los compañeros de trabajo, pues el carro más que ser una herramienta de trabajo, se volvió parte importante de la familia.

El entrevistado #2 dice: “No, la verdad es que no queda tiempo y cuando queda tiempo usted ese tiempo está como arreglando el carro o limpiándolo, un pico y placa es antes el día en el que más se trabaja, porque es el día en el que usted trata de tenerlo bonito, de ponerle luces, de arreglarle una cosa u otra, uno siempre está metido al carro, prácticamente la familia de uno se vuelve es un carro, se entrega uno mucho”. (Entrevistado #2, 2019)

Si bien los resultados de esta investigación se presentaron de manera individual, hay que resaltar que todos los elementos aquí plasmados no se pueden ver de manera independiente, se ve la familia desde una perspectiva integradora, en donde las relaciones que se entablan en su interior y a su vez con los elementos del exterior son importantes para entender sus cambios y sus relaciones entre elementos. En este caso el sistema es la familia y el elemento que se ve afectado a un cambio externo es el padre de familia, quien al perder su empleo como conductor de T.T., las dinámicas económicas, sociales, laborales y familiares, se ven en la necesidad de modificar algunos elementos de su cotidianidad y su conducta, y por ende su familia también.

A lo largo de las entrevistas surgió un elemento importante frente al distanciamiento de la relación que había entre la familia y el espacio laboral, pues esta ya no es tan cercana al trabajo que realiza el padre de familia a comparación de cómo era cuando se tenía el vehículo y su oficio era el T.T., según los entrevistados antes de la implementación del SITP y como se mencionó anteriormente, los hijos y parejas de los conductores en ocasiones participaban de la actividad laboral acompañándolo a realizar los recorridos por las rutas, en las horas de almuerzo, en los paraderos o en las diferentes actividades que se hacían en las empresas y con los demás compañeros.

El entrevistado # 1 dice: Bueno había veces que yo trabajaba todo el día mi esposa me sacaba el almuerzo, a veces trabajaba medio día, trabajábamos con mi cuñado entonces yo llegaba a la casa y generalmente un sábado un domingo que tocaba trabajar todo el día, ellos le sacaban el almuerzo a uno y salían a acompañarme y pues eso era para uno una alegría y satisfacción que la familia se diera cuenta como le tocaba a uno y como hacía uno para llevar el sustento a la casa. (Entrevistado #1, 2019)

El entrevistado #4 dice: Bueno pues ellas de vez en cuando me acompañaban a trabajar, a mi hija le gustaba mucho ayudarme a recibir el dinero de los pasajes y a dar las vueltas, aunque eso solo era los fines de semana porque ella iba al colegio y las tareas y eso, a veces mi esposa me llevaba el almuerzo al paradero. (Entrevista #4, 2020)

De la misma manera, la familia participaba en actividades como la fiesta de la Virgen del Carmen, esta fecha es una de las más importantes ya que las familias cumplían un papel importante, pues eran ellas quienes decoraban los vehículos con bombas, festones y diferentes elementos, esta fecha más allá de ser una celebración religiosa, era una celebración que permitía

entablar relaciones amistosas entre las familias de los conductores, ya que al ser un oficio, permitía una mayor interacción entre los espacios laborales y las dinámicas de las familias.

A partir de esto, se puede analizar que después de la implementación del SITP, no solo se vio un cambio en su estado económico y en los ingresos mensuales, sino también en las relaciones con los colegas, con sus hijos y su pareja, Santi plantea que

estos momentos en los cuales la familia se ve obligada a realizar reajustes y modificaciones en muchos aspectos de la intrincada gama socio psicológica que conforma el sistema familiar, son producidos por la presencia de un acontecimiento significativo de la vida familiar que tiene una repercusión en la familia. (2012)

para este caso, la pérdida del T.T., genera un distanciamiento entre los compañeros del gremio, no solo entre los padres cabeza de hogar, sino también en las relaciones sociales que se entablaba entre familias; pues los espacios en donde compartían estas entre sí y con los colegas del gremio, ya no están.

Esto trae consigo cambios en las redes de apoyo desde lo social y lo gremial para las familias ex propietarias, con la investigación se pudo evidenciar que las relaciones sociales que se entablaron dentro del transporte tradicional se fortalecían a diario en los diferentes escenarios que compartían en el ámbito laboral o en los espacios de ocio que se daban por parte de la empresa. De la misma manera, se evidenció la importancia del ritual de la celebración de la fiesta de la Virgen del Carmen, y esto se debe a que

los usos sociales, rituales y actos festivos constituyen costumbres que estructuran la vida de comunidades y grupos, siendo compartidos y estimados por muchos de sus miembros,

su importancia radica en que reafirman la identidad de quienes los practican [...] están estrechamente vinculados con acontecimientos significativos. (UNESCO, 2011)

Sin embargo, uno de los cambios sufridos tras la implementación del SITP, fue la pérdida de este ritual, lo que genera que la identidad a los conductores de transporte se ve afectada y se va perdiendo poco a poco, ya que las celebraciones “están especialmente vinculados a una comunidad y contribuyen a reforzar su sentimiento de identidad y continuidad con el pasado” (UNESCO, 2011). Así mismo, esto genera cambios en las dinámicas familiares en cuanto a los tiempos compartidos con la familia, pues dentro del oficio del transporte tradicional la participación de la familia era muy importante, como se puede observar en la fotografía la relación entre ambos sistemas era realmente estrecha y los vínculos emocionales se fortalecían dentro de los mismos espacios, pues se dedicaban grandes cantidades de tiempo para preparar todo lo relacionado con la fiesta de la virgen a manera de representación de su identidad gremial.



Fotografía #4 y #5: Estas fotografías fueron tomadas en una de las celebraciones de la Fiesta de la Virgen del Carmen, en estas se puede ver la participación de la familia, que era particularmente importante en estas fechas, pues eran ellas quienes decoraban los vehículos, como se puede observar. (Fotografías proporcionadas por el Entrevistado #3)

Teniendo en cuenta los elementos planteados por Jiménez y Moyano (2008) citados por Fernández, el trabajo y la familia son dos esferas fundamentales que sirven de "nicho ecológico" básico donde actúa el ser humano, los cuales son reconocidos como mutuamente interdependientes, y para lograr el equilibrio entre los roles familiares y laborales, se necesita dedicar similar cantidad de tiempo al trabajo y a los papeles familiares" (2014, p. 90). En el caso de los ex propietarios los espacios de trabajo más allá de ser netamente laborales, eran escenarios en donde la familia tenía una influencia importante, se compartían los mismos tiempos y así, la labor era compartida entre el padre cabeza de hogar y su familia, situación que como ya se ha venido señalando se modifica, si bien el sistema laboral no se separa del todo del sistema familiar, si hay un distanciamiento en la nueva realidad de estas familias.

Ahora bien, con lo anterior se podría decir que las crisis constituyen un proceso de cambios necesarios en el sistema ante la ocurrencia de un acontecimiento, que generalmente significa contradicciones, separación de viejos modelos de interacción, asimilación de nuevas formas organizacionales, modificaciones que no siempre son negativas pues pueden contribuir a la maduración, desarrollo y crecimiento de la familia como sistema, aunque también pueden afectar severamente su equilibrio y constituir entonces un riesgo o perjuicio para la salud familiar. En la actual investigación se consideran a las crisis como el proceso de ajuste y cambio, como expresión de las contradicciones entre los esquemas habituales de acción de la familia y las demandas derivadas de los nuevos acontecimientos de la vida que producen cambios en el seno familiar. (Santi, 2012).

CONCLUSIONES

Desde el Trabajo Social, este estudio permitió dar cuenta de varios aspectos con respecto al impacto que tuvo la reorganización del transporte y la implementación del Sistema Integrado (SITP) en la ciudad de Bogotá, puntualmente en aquellas familias que tenían como principal sustento económico el Transporte Tradicional (T.T.); esto en aras de responder a la pregunta de investigación planteada en donde la investigadora se cuestiona frente a ¿Cuál fue el impacto en la calidad de vida y las dinámicas socioeconómicas de las familias ex propietarias de vehículos de transporte tradicional posterior a la implementación del Sistema Integrado de Transporte (SITP)?

Si bien la aplicación del Decreto 309 del 2009 en un principio marchó de manera adecuada, conforme se fue avanzando en la aplicación de las fases establecidas en el decreto, se empezaron a evidenciar fallas en la forma en la que estaba planteado realizar la reorganización, por un lado, con la puesta en marcha de la fase dos, que plantea la compra masiva pero gradual de vehículos, ya sea para chatarrizarlos o para adecuarlos y darles uso dentro de la flota de las diferentes empresas del transporte integrado, se pactaron contratos de compraventa con los que para ese entonces eran propietarios, sin embargo, varias de las empresas operadoras no tuvieron los fondos suficientes para continuar con el cumplimiento de los mismos.

Por otro lado, más allá de lo que haya planteado el decreto, muchas familias de Bogotá se vieron afectadas por la cancelación de las tarjetas de operación de sus vehículos, lo que implicó que los carros quedaran sin permiso para operar en el transporte público y por ende sin SOAT, la medida se dio en aras de mediar un poco la sobreoferta vehículos, por ende, las empresas afiliadoras en conjunto con la secretaria Distrital de Movilidad, decidieron de manera unilateral

cancelar las tarjetas de operación de algunos vehículos, lo que llevó a que muchas familias tuvieran que suspender de manera inmediata sus labores.

Así mismo, en el artículo dieciséis (16) del Decreto 309 dice que la Secretaría Distrital de Movilidad debía elaborar y aplicar programas de capacitación, orientación y sensibilización dirigidos a quienes pertenecían al gremio del Transporte Público Tradicional, sin embargo, según los entrevistados esos programas no se aplicaron en algunas empresas y donde se plantearon, no cumplían con las expectativas de los expropietarios y conductores, ya que nunca les preguntaron que deseaban aprender o las posibles temáticas que les podían interesar, por lo que optaron por buscar otras formas de empleo, allí se puede evidenciar que si bien la reorganización responde a un proceso de modernización, de mejoras de infraestructura y de la malla vial, y el avance en cuanto al tema de movilidad de la ciudad de Bogotá, hay aspectos que no son tenidos en cuenta y que tienen un impacto directo en el bienestar de aquellas familias que vivían del medio.

Para un investigador(a) o trabajador(a) Social, es de vital importancia generar procesos en este caso dentro del distrito, que permitan evaluar las necesidades de los gremios y que les permitan darle voz a los mismos, pues el profesional

desde su práctica y a través de procesos de investigación elabora estrategias de intervención social que llevan a la prevención, resolución y reparación de los efectos que producen los problemas sociales; el fortalecimiento y recuperación de formas de saber, conocimiento y sostenimiento de los lazos sociales; la facilitación y promoción de formas organizativas. A su vez, aporta al establecimiento y gestión de servicios y políticas sociales, abarcando acciones desde lo individual, hasta la política pública, la planificación y la programación. (Carballeda, 2016, p. 2 - 3).

Por esta razón, para futuros procesos, se deben evaluar las diferentes posibilidades para así evitar el mayor impacto posible en la calidad de vida de familias y pequeños comerciantes, y así mismo, replantear la manera en la que se está respondiendo económicamente a las familias que en la actualidad ya entregaron o están prontas a entregar su vehículo, pues este es un proceso que todavía sigue en curso; si bien prima el bien común sobre el bien individual, no hay que dejar de lado que estos contribuyen a la economía, generando más empleo.

En cuanto al tema laboral, se pudo evidenciar que tras perder su empleo en el T.T. quienes llevaban conduciendo u operando en el medio varios años optan por desempeñar empleos similares y en muchos casos de corte informal, pues quienes llevan más de quince (15) años conduciendo son personas que se sienten más cómodos trabajando detrás de un volante, además de que las oportunidades laborales para el gremio de conductores no son muy amplias, pues si bien las operadoras ofrecieron vacantes para quienes quisieran vincularse a las empresas y trabajar conduciendo SITP, los entrevistados concordaron con que los horarios, los pagos y las condiciones laborales no eran los suficientemente buenos, además de esto, actualmente se ofrecen empleos en donde se necesitan estudios técnicos para desempeñar ciertos puestos de trabajo relacionados con la conducción y en muchos casos no se tienen las herramientas o la edad para aplicar a empleos diferentes o formales.

Por esta razón, las labores más comunes son de conductor de taxi o de alguna plataforma de transporte, conductor de camión o de mulas, o conductores de buses municipales o intermunicipales. Igualmente, sus parejas optaron por buscar empleos o realizar actividades informales que les permitiera cambiar las cargas económicas de la familia, optando así por la modistería, el arreglo de uñas o la venta de alimentos como rellena, tamales o longaniza, es decir, se empiezan a compartir cargas económicas y laborales entre quien era el proveedor principal del hogar y su pareja, para así, lograr un equilibrio en la economía familiar.

Debido a estas nuevas actividades laborales, se evidencia una disminución notable en los ingresos de las familias, ya que pasan de ser propietarios de un vehículo con el que al trabajar generaban su propio dinero, a desempeñar labores como empleados o trabajando de manera informal en actividades con menor rentabilidad, pasando de tener un sueldo de entre tres (3) y tres y medio salarios mínimos, a ganar mensualmente dos (2) salarios mínimos o menos, eso sin contar que la gran mayoría deben pagar salud y pensión, pues ya cotizan como independientes.

En pocas palabras, la calidad de vida de las familias ex propietarias del gremio se vio afectada por los diferentes cambios en torno al sistema laboral y económico, lo que llevó a cambiar sus dinámicas familiares, ya que actividades que anteriormente se realizaban y espacios que anteriormente se compartían, después de la implementación del SITP ya no se comparte, se da una pérdida de estos espacios, como, por ejemplo, el vehículo o la celebración de la fiesta de la virgen.

Es importante aclarar que el objetivo de la investigación no es tildar de bueno o malo el proceso de reorganización del transporte público, sino darle voz a aquellas familias que han vivido y crecido bajo las dinámicas del gremio de transporte tradicional. De igual manera, mostrar que, si bien los procesos han sido muy similares y de una u otra manera obedecen a un evento en común, las formas de afrontamiento y el impacto en las familias no son las mismas, pues esto está supeditado a la capacidad de autoorganización que tenga cada sistema familiar, los recursos con los que cuenten.

Los resultados obtenidos en la presente investigación permiten entender la importancia de las transformaciones familiares desde una mirada compleja, pues no se puede estudiar la familia de manera aislada, sino que, por el contrario, se deben resaltar que las interacciones y relaciones

que se desarrollan y se entablan dentro de ella constantemente están siendo influenciadas por el entorno en el que cada uno de los sujetos se desenvuelve. Por último, se puede tomar esta investigación como un punto de partida para amplificar la problemática a un mayor número de familias del gremio, pues la cantidad de familias que se vieron y se están viendo afectadas en la ciudad de Bogotá es muy amplia, así mismo, da la apertura para futuras investigaciones que quieran poner su foco en la percepción del impacto que tuvo el SITP no solo de los ex propietarios, sino en las familias puntualmente.

Finalmente, pero no menos importante, la presente investigación puede convertirse en un acercamiento para realizar una caracterización macro de las familias del gremio, lo que permitiría no solo conocer las características más comunes entre las familias, sino que permite ampliar los conocimientos frente a las actividades laborales a las que se están dedicando los ex propietarios y sus familias. Además de abrir una discusión que permita repensarse la relación entre lo laboral y lo personal y el impacto que puede llegar a tener en la familia los cambios de las actividades laborales.

REFERENCIAS

1. Alvear, J. (2007) "Desarrollo del Transporte en Colombia (1492 - 2007) Colombia. Tomado de: https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/40/historia/info/mintransporte/media/Libro_Desarrollo_de_Transporte_en_Colombia.pdf
2. Castro, L., Crosby, C. y Díaz, D. (2017) "*Transporte público en Bogotá: Del Tranvía al Transmilenio. Transporte público masivo 1884 - 2017*". [Artículo] Tomado de: <https://plazacapital.co/webs/produccion5/Transporte-publico-bogota/historia/Transporte.html>
3. Carballada, A. (2016) "¿Qué nos hace ser trabajadores sociales? ¿Por qué el Trabajo Social?" Tomado de: <http://www.fhyics.unam.edu.ar/carreras/wp-content/uploads/2019/03/texto-cursillo-2019-Qu%C3%A9-nos-hace-ser-trabajadores-sociales-CARBALLEDA.pdf>
4. Chaparro, I. (2002) "Evaluación del impacto socioeconómico del transporte urbano en la ciudad de Bogotá. El caso del sistema de transporte masivo, Transmilenio". Chile. Tomado de: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6408/S0210717_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y&fbclid=IwAR2pFjQ5xmqlwUknaPdkst5xQR88mBfq2kHAOGV-alvoVCH4bf72Bq5L3s
5. Celis, M. y Villalobos, M. (2013). "Impacto del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá en la productividad de la empresa de transportes Bermúdez S.A". Universidad Del Rosario. Bogotá, Colombia. Tomado de: <https://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/4211/1018428880-2013.pdf?sequence=1>

6. DANE. (2018) "Proyecciones de población departamental para el periodo 1985 - 2017 con base en el CNPV 2018". Tomado de: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion>
7. Decreto 156 (2011) "Por el cual se adoptan medidas para garantizar la adecuada transición del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo al Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, su implementación gradual, y se dictan otras disposiciones" Colombia. Tomado de: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=42183>
8. Decreto 170 (2001) "Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros" Colombia. Tomado de: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=6104>
9. Decreto 309 (2009). "Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones". Colombia. Tomado de: <https://www.metrodebogota.gov.co/sites/default/files/marco-legal/Decreto%20309%20de%202009.pdf>
10. Decreto 319 (2006). "Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones". Colombia. Tomado de: <https://www.metrodebogota.gov.co/sites/default/files/marco-legal/Decreto%20319%20de%202006.pdf>
11. Díaz, L., Torruco, U., Martínez, M. y Varela, M. (2013) "Entrevista, recurso flexible y dinámico". Facultad de Medicina, Universidad Nacional Autónoma de México, México D.F., México. Tomado de: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S2007-505720130003000009&script=sci_arttext

12. Dirección de Infraestructura y Transporte. (2005) “El Transporte Público Colectivo, individual y masivo de pasajeros, el Transporte Intermunicipal y las terminales satélites en Bogotá”. Bogotá, Colombia. Tomado de: <http://www.contraloriabogota.gov.co/sites/default/files/Contenido/Informes/Estructurales/Movilidad/2005%20Transporte%20P%C3%BAblico%20Colectivo%2C%20Individual%20y%20Masivo%2C%20Intermunicipal%20y%20Terminales%20Satelites%20en%20Bogota.pdf>
13. Espinal, I., Gimeno, A. y González (2004) “El enfoque sistémico en los estudios sobre la Familia”. Universidad Autónoma de Santo Domingo UASD y Centro Cultural Poveda. Tomado de: <https://www.uv.es/jugar2/Enfoque%20Sistemico.pdf>
14. Fernández, A. (2014) “Condiciones de trabajo de los conductores del SITP, nuevo sistema de transporte público en Bogotá”. Universidad Externado de Colombia. Bogotá, Colombia.
15. Galindo, L. (2018) “*El drama del SITP y los buses que no pasan*”. [Artículo] Tomado de: https://www.vice.com/es_co/article/a3yaeb/drama-sitp-buses-no-pasan-transporte-bogota
16. Herscovici, C (2011). “Resiliencia familiar y el énfasis en los recursos del sistema”. Universidad de El Salvador, Argentina. Páginas 105 - 110.
17. Jiménez, A. y Moyano, E. (2008) “Factores laborales de equilibrio entre trabajo y familia: medios para mejorar la calidad de vida” Chile. Universidad de Talca. Tomado de: https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0718-23762008000100007&script=sci_arttext
18. Ley 1116 (2006). “Ley de Insolvencia Empresarial. Colombia”. Tomado de: https://insolenciacolombia.com/case/ley-insolvencia-1116/?qclid=Cj0KCQiA-OeBBhDiARIsADyBcE7uJuvWQCOv-5cin3Pr5mPL-ETc4rJ-fn7nEpEFLAZgFqFzr785sJwaAj0gEALw_wcB

19. Morin, E. (1994) "Introducción al pensamiento complejo" Tomado de:
http://cursoenlineasincostoedgarmorin.org/images/descargables/Morin_Introduccion_al_pensamiento_complejo.pdf
20. Neffa, J. (2015) "Los riesgos psicosociales en el trabajo: contribución a su estudio" Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Universidad Nacional de Moreno. Tomado de:
<http://biblioteca.clacso.edu.ar/Argentina/fo-umet/20160212070619/Neffa.pdf>
21. Ramírez, I. "El Trabajo Social con Familias" Universidad Complutense, Madrid, España. Tomado de:
https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/5896/1/ALT_01_03.pdf#:~:text=La%20acci%C3%B3n%20del%20Trabajador%20social,a%20sobreponerse%20a%20sus%20problemas
22. Resolución 156 (2017). "Por la cual se modifica el plazo del permiso de operación especial y transitorio de las rutas provisionales del SITP" Colombia. Tomado de:
<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=71665>
23. Rosnay (1975). Le macroscopie vers une vision globale. Tomado del documento:
https://www.mapa.gob.es/ministerio/pags/biblioteca/fondo/pdf/18252_7.pdf
24. Santa, G. y Salas, D. (2011) "Costo operacional de la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) en la ciudad de Bogotá". Universidad Cooperativa de Colombia. Bogotá, Colombia.
25. Santi, P. (2012) "Factores de riesgo para la salud familiar: acontecimientos significativos". Tomado de: <http://scielo.sld.cu/pdf/hmc/v12n2/hmc03212.pdf>
26. SEMANA (2017) "Otro operador del SITP a la ley de quiebras" Tomado de:
<https://www.semana.com/nacion/articulo/otro-operador-del-sitp-a-ley-de-quiebras/545609/>
27. Sistema Integrado de Transporte. (2012) "*Información General*". Julio. Tomado de:
http://www.sitp.gov.co/Publicaciones/el_sistema/informacion_general

28. Sora, B, Caballer, A. y Peiro, J. (2010) "Los efectos de la inestabilidad laboral en el trabajador y la dependencia del empleo" Revista Internacional del Trabajo. Tomado de: [https://www.researchgate.net/publication/249498515 Los efectos de la inestabilidad laboral en el trabajador y la dependencia del empleo](https://www.researchgate.net/publication/249498515_Los_efectos_de_la_inestabilidad_laboral_en_el_trabajador_y_la_dependencia_del_empleo)
29. TRANSMILENIO S.A. (2019) "Historia de Transmilenio". Colombia. Tomado de: <https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/146028/historia-de-transmilenio/>
30. UNESCO (2011) "Usos sociales, rituales y actos festivos" Tomado de: <https://ich.unesco.org/es/usos-sociales-rituales-y-00055>
31. Unión General de Trabajadores. "Prevención de riesgos laborales. Condiciones de Trabajo". Colombia. Tomado de: <http://portal.ugt.org/campanas/condicionesdetrabajo.pdf>
32. Verdugo, M., Aguilera, A. y Modino, F. (2012) "Escala de calidad de vida familiar. Manual de aplicación". Universidad de Salamanca, Salamanca. Tomado de: https://sid.usal.es/idsocs/F8/FDO26164/herramientas_6.pdf
33. Viveros, E. & Arias, L. (2006). "Dinámica interna de familias monoparentales de jefatura femenina con menor de edad en conflicto con la ley penal. Características interaccionales". Medellín, Colombia. Fondo Editorial Fundación Universitaria Luis Amigó.
34. Viveros, E., Álvarez, C., Bedoya, H., otros (2008) "Aproximaciones conceptuales al desarrollo familiar" Medellín, Colombia. Fundación Universitaria Luis Amigó - FUNLAM. Tomado de: [https://www.researchgate.net/publication/305700390 Aproximaciones conceptuales a I Desarrollo Familiar](https://www.researchgate.net/publication/305700390_Aproximaciones_conceptuales_a_I_Developmental_Familiar)
35. Viveros, E (2010) "Roles, patriarcado y dinámica interna familiar: reflexiones útiles para Latinoamérica". Medellín, Colombia. Fundación Universitaria Católica del Norte. Tomado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=194214587017>

ANEXOS

MATRICES DE RESULTADOS

TABLA #1

OBJETIVOS	CATEGORIAS	ENTREVI. #1	ENTREVIS. #2	ENTREVIS. #3
Identificar las percepciones de los ex propietarios de vehículos de Transporte Tradicional frente a las posibles transformaciones en las relaciones y dinámicas que sus familias entablan dentro de esta	Dinámicas Familiares	• Si claro, totalmente porque ya las cosas no son como antes, como dice el cuento, hoy en día ya está más complicado para recibir los salarios que recibía antes, entonces sí, siempre se pone delicado el tema con las familias. • Pues uno compartía con ellos el sábado y el domingo o un festivo, de resto trabajando juicioso, pero los domingos uno salía al parque y eso, pues ellos ya van creciendo y eso va cambiando. • Que uno está cerquita a la familia, esa es una de las cosas, porque uno todos los días llega a la casa y por lo menos los ve, pero ya por lo menos uno se va a manejar un camión o una turbo o tiene uno que irse para otra ciudad y tiene que dejar uno a la familia, eso es lo que uno extraña más, estar cerca a la familia.	• Bueno pues era normal, todavía es normal, tenemos una vida estable económica y laboralmente. • Si, tengo 3, bueno pues de pronto cuando trabajaba en el transporte urbano tradicional pues quedaba mucho menos tiempo para compartir, de pronto ahorita que se ha cambiado la forma de trabajar, de pronto tengo más tiempo para disfrutar con ellos, para compartir. • Pues antes casi no hacíamos nada, con mi familia casi no, por ahí los domingos y eso cuando trabajaba que me acompañaban cuando trabajan conmigo, la verdad pues era como el plan de domingo, pero dentro del vehículo, o en los paraderos, pues ahorita no porque ahorita puedo compartir más con ellos, ya puedo ir a un parque, salir a conocer, de en señalarles, de ayudarles a hacer sus tareas.	• Pues antes de la implementación del transporte la relación era muy buena, mientras que ahora ya no hay tiempo de nada por estar trabajando. • Pues.... actividades casi no, los fines de semana que me acompañaban a trabajar por ahí los domingos y pues ahora, en la casa porque no hay dinero para salir.
Conocer los diversos cambios a nivel económico de los ex propietarios de vehículos de transporte tradicional y sus familias posteriores a la	Actividades Laborales	• Si señora, trabaje en la Nacional 8 años, 8 años en Transandino y 2 años en Cootranssocorro. • Salíamos tipo 3 o 4 de la mañana, a entornarse uno, trabajaba uno tipo 7 u 8 de la noche... Ese era el horario de trabajo, pero uno trabajaba con gusto, con satisfacción, porque uno podía tener la familia	• Yo llevo trabajando en el transporte urbano más o menos unos 20 años, pero aun todavía sigo siendo casi lo mismo, pero pues en otra rama. • Yo trabaje manejando taxi más o menos 10 años y después trabaje en Trasandino. • Yo después de eso empecé a manejar Uber, tuve un	• Bueno en el transporte tradicional yo dure trabajando desde 1992 hasta el 2015, o sea que esos son veintitrés (23) años • Bueno yo comencé en 1992 en la empresa Cooperativa La Nacional, ahí trabaje en el 2007 y del 2007

implementación del SITP.		bien y como dice el cuento estar uno ahorrando para darle estudio a sus hijos, pero uno se sentía bien trabajando. • No, complicado, complicado porque después de eso tengo muchos amigos, gente que no está trabajando, gente que se dedicó a piratear como llamamos nosotros, gente que le tocó dejar sus familias y dedicarse a otras cosas. • No, eso he estado con camiones, con turbos, también me ha tocado en eso de ayudante de construcción, ha tocado hacer de todo porque ya la situación nos cambió terriblemente. • Pues ahorita en la actualidad, ella lleva un año sin trabajar por lo que tenemos una beba pequeñita, ahoritica no está trabajando, a mi es al que me toca rebuscármelo. • Ahorita nada, como tu bien sabes tengo un carro, pero lo tengo hace 4 años sin tarjeta de operación, entonces no lo tenemos haciendo nada, entonces delicado. • El carro es de mi cuñado y mío, y nos da de comer a dos familias que somos diez personas, entonces ya toca como dice el cuento repartir la plata, lo que nos quede, la mitad para él, la mitad para mi... Y ya después mirar que se hace, si se compra uno un taxi, o se compra uno un	Uber y trabaje en eso más o menos como un año, ya después me compre otro colectivo, pero de transporte informal, o sea pirateando. • Ahorita estoy trabajando con transporte informal. • Si claro, de todas maneras, cambia, pero pues laboralmente me parece mejor ahorita, en el sentido en el que ya uno no trabaja tanto, y tiene tiempo para otras cosas, pero pues monetariamente pues lógicamente era mejor antes. •	al 2015 trabaje en la empresa de Sotrandes S.A. • Bueno mi rutina de trabajo era levantarme a las 4 de la mañana, bañarme e irme para el paradero, y de ahí comenzar a trabajar hasta hacer lo cinco (5) viajes, terminaba por ahí a las siete (7) u ocho (8) de la noche. • Bueno después de la implementación del SITP, yo maneje un furgón entregando pedidos y actualmente estoy manejando un taxi. • No la búsqueda de trabajo está muy difícil, porque no se consigue ya donde trabajar.
--------------------------	--	---	--	---

		turbo o mirar a ver qué porque el urbano ya no, es triste decirlo, pero murió y no, es tenaz.		
	Ingresos	No pues imagínese, que le puedo yo decir, digamos diarios eras 300.000 o 250.0000, de igual manera el carro era de nosotros, ya hoy en día es duro porque ya uno se rebusca la vida como llamamos por ahí, entonces eso ha sido lo tenaz.	- Fueron buenos, gracias a Dios se pudo aprovechar el tiempo que se laboró. [...] Lo que pasa es que unos días con otros, pero yo creo que uno se ganaba más de 3 millones de pesos mensuales. - Actualmente yo creo que por ahí un millón y medio, por ahí la mitad pero pues, vive hasta uno mejor porque uno aprende como a organizar el dinero, es que antes uno cogía como más pero es que eso se vuelve plata como de bolsillo, usted la coge pero usted la despielfarra mucho, no más el monedero usted a todo el que ve, el calibrador, el que tapa los huecos, el que le pide para una gaseosa, usted es saque y de y no le da como importancia a ese dinero por lo que usted lo ve a toda hora, mantiene el bolsillo lleno a usted no le importa.	- Lo que más extraño es la plata, el dinero porque ahorita no alcanza para nada la plata. - Pues lo ingresos libres diarios eran de setenta (70), ochenta (80) o hasta cien mil (100) pesos diarios. Y mensuales digamos que quedaban 2'500.000. - No... Actualmente no hace uno sino para el diario, por ahí veinticinco, treinta mil pesos, cuarenta máximo diarios. - No pues solamente yo trabajo en la casa, pero pues cambio mucho porque ya no hay dinero para estar como mejor.
Comprender la importancia de las familias en la participación de eventos extra laborales antes y después de la implementación del SITP en la ciudad de Bogotá.		Bien, muy bien, en la ruta en la que estábamos nosotros trabajamos 60 personas, pero bien, a pesar del sector donde trabajábamos que era Ciudad Bolívar, pero gracias a Dios muy bien, esas cosas las extraña uno totalmente porque donde uno va la gente lo saluda y eso se extraña mucho.	Bien, siempre fue buena, aun todavía es buena. No, la verdad es que no queda tiempo y cuando queda tiempo usted ese tiempo esta como arreglando el carro o limpiándolo, un pico y placa es antes el día en el que más se trabaja, porque es el día en el que usted trata de tenerlo bonito, de ponerle luces, de arreglarle una cosa u otra, uno siempre está	- Con los compañeros de trabajo la relación era muy buena, porque nos la pasábamos por ahí solo juego, sola recocha, entonces la relación era buena en el paradero. - Pues nos la pasábamos por ahí los fines de semana,

	Dinámicas Sociales	• Bueno hacíamos campeonatos de micro, el futbol como llaman por ahí, había campeonatos de tejo que, hacia la empresa, se hacían paseos por ahí cada seis meses o cada año, o sea las actividades eran muy buenas. Todo eso se organizaba con la empresa, cosas que uno extraña también. • Se celebraba la fiesta de la Virgen del Carmen, que ha sido lo más tradicional, y de pronto en diciembre que se hacían reuniones en la empresa en donde daban regalos para los niños, la empresa hacía cualquier actividad y había que llevar los niños y digamos en Halloween mandaban llevar los niños a la empresa y les daban detalles, eran esas actividades.	metido al carro, prácticamente la familia de uno se vuelve es un carro, se entrega uno mucho. • Pues lo más tradicional casi siempre que se celebraba con los compañeros y con la empresa y todo era lo de la fiesta de la Virgen del Carmen, de resto las otras no, las otras tocaban era trabajar, digamos que las festividades son los días más buenos.	nos íbamos a jugar tejo y a tomar cerveza. • Pues en la empresa siempre se realizaba la fiesta de la virgen del Carmen, eso se reunía plata de enero hasta junio y ahí se contrataban conjuntos musicales, se compraba pólvora, se hacía almuerzo, se hacia la misa, se decoraban los vehículos. •
	Relación Familia - Trabajo	• Bueno habían veces que yo trabajaba todo el día mi esposa me sacaba el almuerzo, a veces trabajaba medio día, trabajábamos con mi cuñado entonces yo llegaba a la casa y generalmente un sábado un domingo que tocaba trabajar todo el día, ellos le sacaban el almuerzo a uno y salían a acompañarme y pues eso era para uno una alegría y satisfacción que la familia se diera cuenta como le tocaba a uno y como hacia uno para llevar el sustento a la casa.	• Si por lo general a todos los niños como que les gusta ese ambiente y ellos son felices, entre más pequeños pues más les gusta ¿no? Porque también a medida que van creciendo también se les vuelve como la monotonía, el aburrimiento, estar también en una cabina, pero cuando están pequeños pues les gusta, porque les gusta la manejada, que lo enganches, que las cosas, como lo normal que uno todos los días lo vive.	• Antes de la implementación del SITP ella me acompañaba todos los fines de semana a trabajar, salíamos por la mañana o me salía al medio día y me llevaba el almuerzo y nos íbamos a trabajar. • Si claro, ellas me acompañaban a la fiesta de la virgen del Carmen. •

TABLA #2

OBJETIVOS	CATEGORIAS	ENTREVI. #4	ENTREVIS. #5	ENTREVIS. #6
Identificar las percepciones de los ex propietarios de vehículos de Transporte Tradicional frente a las posibles transformaciones en las relaciones y dinámicas que sus familias entablan dentro de esta	Dinámicas Familiares	• Bien, nuestra relación siempre ha sido buena, y ahorita sigue siendo muy buena. • Si señora, tengo una hija de 17 años. Nuestra relación siempre ha sido buena, no ha cambiado mucho, lo único es que como los hijos van creciendo, van haciendo su vida y eso. • Bueno pues con mi esposa y mi hija, antes no realizábamos muchas actividades juntos, porque como usted debe saber, este trabajo del transporte urbano come mucho tiempo, uno se la pasa todo el tiempo trabajando, incluso hasta los domingos y más cuando uno trabaja solo, pero ahí de vez en cuando la mujer y la hija salían a acompañarme, más que todo los fines de semana.	• Era buena, pues nos apoyábamos mutuamente en la economía de la casa y lo que más nos gustaba era salir y darnos gusticos. • Si ehhe pues, tengo un hijo de 15 y una niña de 19 años. Nuestra relación siempre ha sido buena, pues me considero un papa que siempre les ha dado la confianza, antes pues compartíamos más cuando eran pequeños, pero ahora que ya pasaron por la etapa de la rebeldía, pues cada uno ya va cogiendo su camino no es lo mismo de antes que uno podía jugar con ellos, ya se vuelven más serios. Pues antes salíamos los domingos a almorzar, salíamos a comer helado o a veces a donde la familia, ahora pues ya no tanto porque todo ha subido y pues uno ya no cuenta con la entrada que tenía antes, entonces pues cuando se puede ahí vamos a algún lado.	• Pues era mejor antes, ella era más cariñosa y compartíamos todos los fines de semana, ella podía estar más en la casa, ahora pues casi los fines de semana no nos vemos o los dos llegamos cansados y pues a dormir, ya no es lo mismo. • Tengo dos uno de 20 y otra de 12 pues el grande ya hizo hogar y pues antes y ahora con él ha sido como de parcería nos llevamos muy bien, la niña si es de más cuidado, siempre he sido celoso con ella pues porque se ven muchas cosas y más uno que es hombre sabe cómo es la cosa, a los dos se les da gusto cuando se puede. • Antes pues cuando tenía el bus podía descansar los domingos y salíamos por ahí a dar una vuelta en el carro, o nos íbamos a almorzar a Cáqueza o a Chía, ahora pues hacemos eso cuando se puede con la niña y cuando mi hijo viene con la mujer pues un almuerzo en la casa.

Conocer los diversos cambios a nivel económico de los ex propietarios de vehículos de transporte tradicional y sus familias posteriores a la implementación del SITP.	Actividades Laborales	• Yo trabaje en la empresa Nacional casi 10 años y luego trabaje en la empresa Coopenal 8 años. • No señorita, eso es muy complicado, desde que llego el SITP ha estado complicado conseguir trabajo y como uno lo único que sabe hacer es conducir. [...] Yo he trabajado un tiempo manejando con Uber y ahora estoy trabajando con una camioneta cargando mercado. • Bueno pues como le digo estoy trabajando con la camioneta, no es mucho lo que me gano, yo creo que me estoy ganando por ahí un millón doscientos mensuales. • No, mi esposa no trabaja ahorita, aunque ella en ocasiones hace arreglos de costura ahí en la casa.	• Yo trabaje en la empresa Nacional casi 12 años y luego trabaje en la empresa Sotrandes 6 años. • La verdad difícil, eso es más por palanca y el que quiera trabajar a veces le toca aceptar menos de lo que realmente vale el trabajo. • Trabaje en taxi, en uber, domiciliario, trabaje en un asadero. • Si, ella hace las uñas a domicilio	Yo trabaje en la empresa Nacional 8 años, en la Cotransiberia 10 y en la última que fue la Coopenal pues 6 años. • Humm niña, la verdad pues grave conseguir trabajo, eso ya no vuelve a ser lo mismo que tener lo propio, ya uno tiene que rendirles cuentas a otros y conformarse con lo mínimo, le alcanza aunó apenas para sobrevivir, no vuelve a ser lo mismo. • Pues con unos ahorros hice el deber de comprar el taxi y pues con eso me defiendo, pero no es lo mismo, ahora como hay tantas aplicaciones para eso y cobran más impuesto y la empresa le quita a uno una parte. • Si, ella trabajaba en una droguería con el hermano.
	Ingresos	• Ella ahorita entra a la universidad y con esta situación que esta tan complicada, imagínese usted cómo voy a hacer para pagar su estudio y más ahorita que estoy trabajando con una camioneta cargando mercado, el dinero no es que alcance mucho que digamos. • Bueno pues haciendo un cálculo rápido uno se ganaba como más de tres	• Uno se podía llegar a ganar de tres a cuatro millones mensuales dándole duro, pero valía la pena por tener bien a la familia. • Pues ahorita el mínimo o poquito más, casi como un millón cien o millón doscientos.	• Uno semanal al menos unos ochocientos mil y por mes unos tres millones trabajando todos los días parejo. • Pues ahorita como dos millones

		millones, pero pues usted sabe que como en todo hay días bueno y días malos, entonces eso podía variar, pero siempre alcanzaba para los gastos de la familia, el colegio de la hija, la casa y pues para el carro, ahora todo es más complicado, la plata que entra no es la misma y a uno le toca trabajar más duro.		
Comprender la importancia de las familias en la participación de eventos extra laborales antes y después de la implementación del SITP en la ciudad de Bogotá.	Dinámicas Sociales	• Buena, pues como en todos lados había momentos malos, pero siempre fue muy buena, uno donde se los encontraba era a tomarse una gaseosa o un tinto, en los paraderos uno se veía con ellos todos los días y se pasaba un tiempo agradable. • Bueno pues a veces jugábamos parques entre viajes, otras veces se organizaban torneos de micro o de tejo, también se celebraba la fiesta de la virgen, en donde decoramos los carros con bombas y festones.	• Buena, usted sabe que uno no es monedita de oro para caer bien a todo el mundo, como todo uno tenía sus roses, pero después que paso todo, pues ahí nos unía la causa. • Nos tomábamos tinto con cigarro o gaseosa en el paradero, también se celebraba la fiesta de la virgen...	• Buena, yo la verdad nunca tuve problema con nadie. • Lo que más hacíamos era ir a tomar gaseosa con pan, también hacíamos campeonatos de tejo o a veces de futbol, eso ahí salía de todo para hacer.
	Relación Familia - Trabajo	• Bueno pues ellas de vez en cuando me acompañaban a trabajar, a mi hija le gustaba mucho ayudarme a recibir el dinero de los pasajes y a dar las vueltas, aunque eso solo era los fines de semana porque ella iba al colegio y las tereas y eso, a veces mi esposa me llevaba el almuerzo al paradero.	• se celebraba la fiesta de la virgen y pues uno hacia caravana de buses y las familias ayudaban a decorar los buses. • Trabajo es trabajo, y ellos sabían que uno le tocaba esos horarios entonces pues nunca hubo problema, por ahí de vez en cuando me acompañaban a trabajar.	• No pues, a veces no faltaban las peleas porque uno se iba a tomar unas cervezas o a jugar con los compañeros, y pues tenía que haber estado era en la casa, pero de resto buena desde que uno cumpla con lo básico.

FOTOGRAFÍAS

FOTOGRAFÍA #6



FOTOGRAFÍA #7



FOTOGRAFÍA #8



FOTOGRAFÍA #9

