

**LA CRISIS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE LA
CIUDAD DE VALLEDUPAR: OPORTUNIDAD Y EFICACIA DE LAS
POLÍTICAS PÚBLICAS IMPLEMENTADAS EN EL PERIODO 2004 HASTA
EL 2015 PARA SU PREVENCIÓN Y SOLUCIÓN.**

**Elaborado por
MARTHA LUCIA ROJAS MENDOZA
EUNICE ESTHER ROBLES CANTILLO**

**JOSE PEDRO ZAMUDIO ALARCON
ASESOR**

**UNIVERSIDAD NACIONAL ABIERTA Y A DISTANCIA – UNAD
ESCUELA DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS, CONTABLES,
ECONÓMICAS Y DE NEGOCIOS – ECACEN
MAESTRIA ADMINISTRACION DE ORGANIZACIONES
CEAD VALLEDUPAR
2018**

**LA CRISIS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE LA
CIUDAD DE VALLEDUPAR: OPORTUNIDAD Y EFICACIA DE LAS
POLÍTICAS PÚBLICAS IMPLEMENTADAS EN EL PERIODO 2004 HASTA
EL 2015 PARA SU PREVENCIÓN Y SOLUCIÓN.**

**Elaborado por
MARTHA LUCIA ROJAS MENDOZA
EUNICE ESTHER ROBLES CANTILLO**

**PRESENTADO COMO REQUISITO PARA OPTAR AL TÍTULO DE
MAGISTER EN ADMINISTRACION DE ORGANIZACIONES**

**JOSE PEDRO ZAMUDIO ALARCON
ASESOR**

**UNIVERSIDAD NACIONAL ABIERTA Y A DISTANCIA – UNAD
ESCUELA DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS, CONTABLES,
ECONÓMICAS Y DE NEGOCIOS – ECACEN
MAESTRIA EN ADMINISTRACION DE ORGANIZACIONES
CEAD VALLEDUPAR**

2018

NOTA DE ACEPTACIÓN

Presidente del Jurado

Jurado

Jurado

Valledupar

2018

TABLA DE CONTENIDO

1. Planteamiento del problema	9
2. Justificación	11
3. Objetivos	12
3.1. Objetivo general.....	12
3.2. Objetivos específicos.....	12
4.Marco Referencial	13
4.1. Marco teórico	13
4.2. Marco conceptual	31
4.3. Marco histórico	37
4.4. Marco Legal	41
5. Diseño metodológico.....	44
5.1. Tipo de investigación	44
5.2. Hipótesis de la investigación.....	44
5.3. Metodología	45
6.Esquema temático	46
6.1. Identificación y análisis de los diferentes factores	47
6.2. Crisis de las empresas prestadoras de servicios	48
6.3. Transporte Informal (Ilegalidad)	60
6.4. Crecimiento de la Población	63
6.5. Expansión Urbanística	64
6.6. Falta de Planeación e indiferencia estatal	65
6.7Cultura Política Regional	68
7.Identificación y análisis del tratamiento gubernamental	69
7.1. Análisis de la gestión desarrollada en la administración	70
7.1.2. Contenido del plan de desarrollo del municipio	70
7.1.3. Observaciones a la gestión desarrollada	73

7.2.1 Análisis de la gestión desarrollada en la administración	73
7.2.2. Contenido del plan de desarrollo del municipio	74
7.2.2.2. Observaciones a la gestión desarrollada	76
7.2.3 Análisis a la gestión desarrollada	79
7.2.3.1. Contenido del plan de desarrollo del municipio	79
7.2.3.2. Observaciones a la gestión desarrollada Luis Fabián	81
7.2.4. Análisis de la gestión desarrollada Freddy Socarras	82
7.2.4.1. Sistema estratégico de transporte publico	82
7.2.4.2. Observaciones a la gestión desarrollada Freddy Socarras	91
8. Conclusiones	93
9. Recomendaciones.....	99
10. Referencias Bibliográficas.....	100

LISTA DE TABLAS

Cuadro no.1. rutas actualmente cubiertas por contranscolcer.....	50
Cuadro no. 2. promedio de pasajeros transportados por Contranscolcer Ltda.....	51
Cuadro no. 3. rutas prestadas por Cootraupar.....	52
Cuadro no. 4. promedio pasajeros transportados / día. Cootraupar.....	54
Cuadro no. 5. rutas iniciales de la empresa Transcacique.....	55
Cuadro no. 6. rutas de transporte prestadas por la empresa.....	57
Cuadro no. 7. promedio de pasajeros transportados por día. empresa transcacique...57	
Cuadro no. 8. total, pasajeros transportados en el año 2010 por el servicio de transporte colectivo urbano.....	58
Cuadro no. 9. pasajeros por entidad prestadora del servicio	59
Cuadro no. 10. modalidades de transporte informal.....	63
Cuadro no 11. mandatarios del municipio de Valledupar año 2004-2015.....	70
Cuadro no. 12. diferentes tipos de empresas de transporte público urbano de pasajeros de Valledupar	73
Cuadro no. 13. programa del plan de desarrollo del municipio de Valledupar 2012 – 2015.....	84
Cuadro no. 14. definición y elementos que conforman el servicio estratégico de transporte público.....	88
Cuadro no. 14.1. elementos que conforman el servicio estratégico de transporte público.....	89

RESUMEN

Al igual que en otras ciudades colombianas de su mismo perfil, la problemática del transporte público urbano en la ciudad de Valledupar obedece en gran medida a la falta de implementación oportuna de políticas públicas tendientes a prevenir y/o resolver la situación actual de caos en la prestación de este servicio. Tanto el gobierno nacional, como las administraciones locales no reaccionaron oportunamente frente a los evidentes signos de deterioro en el sistema de transporte público, permitiendo el agravamiento de la crisis del sector. Solo a principios de la primera década de siglo, cuando ya la situación era insostenible al punto de frenar el desarrollo y la competitividad de las ciudades colombianas y la del país en general, el gobierno nacional decidió implementar una política de reestructuración y modernización del transporte público urbano en las referidas ciudades.

En el caso de Valledupar, la agudización de la crisis del sistema de transporte público urbano de pasajeros ocurrida durante las últimas cuatro administraciones era previsible y por tanto requería de una política pública específica que lo previniese o resolviese. Sin embargo, las referidas administraciones implementaron solo acciones aisladas, en su mayoría de carácter restrictivo, que no tuvieron mayor impacto en la problemática por el contrario permitieron que ésta avanzase hasta el actual estado de cosas.

Con el desarrollo de la monografía se quiere hacer un diagnóstico del estado actual en que se encuentra la crisis de transporte público de la ciudad de Valledupar.

Se pretende someter a análisis las políticas de los cuatro últimos gobiernos del municipio de Valledupar correspondiente a los años 2004 al 2015, relacionadas con el transporte público urbano de pasajeros para determinar su oportunidad y eficacia en la prevención y/o solución de la crisis que afronta la ciudad en cuanto la prestación de este servicio y extraer de dicha experiencia recomendaciones para la administración pública local. Además identificando, describiendo y analizando los diferentes

factores que han incidido en el surgimiento de la crisis en el servicio de transporte público urbano en la ciudad de Valledupar y las interrelaciones entre los mismos.

Aplicando metodología descriptiva argumentativa, mediante la recolección de información mediante entrevistas realizadas a directivos de las empresas prestadoras del servicio de transporte colectivo urbano, como a funcionarios que en su momento coadyuvaron en la organización y diseño de las herramientas y alianzas estratégicas para la prestación del servicio.

Este documento pretende identificar cual ha sido el tratamiento que la han dado estas administraciones municipales a la problemática del transporte público urbano en esta ciudad.

Palabras Clave: Competitividad, Crisis, Mototaxi, Políticas, Pública, Transporte,

ABSTRACT

As in other Colombian cities of the same profile, the problem of urban public transport in the city of Valledupar is largely due to the lack of timely implementation of public policies aimed at preventing and / or resolving the current situation of chaos in the city. provision of this service. Both the national government and the local administrations did not react in a timely manner to the evident signs of deterioration in the public transport system, allowing the aggravation of the crisis in the sector. Only at the beginning of the first decade of the century, when the situation was already unsustainable to the point of slowing the development and competitiveness of Colombian cities and the country in general, the national government decided to implement a policy of restructuring and modernization of public transport urban in the referred cities.

In the case of Valledupar, the worsening crisis of the urban public passenger transport system that occurred during the last four administrations was foreseeable and therefore required a specific public policy to prevent or resolve it. However, the aforementioned administrations implemented only isolated actions, mostly of a restrictive nature, which did not have a major impact on the problem; on the contrary, they allowed it to progress to the current state of affairs.

With the development of the monograph we want to make a diagnosis of the current state of the public transport crisis in the city of Valledupar.

It is intended to analyze the policies of the last four governments of the municipality of Valledupar corresponding to the years 2004 to 2015, related to urban public passenger transport to determine its timeliness and effectiveness in the prevention and / or solution of the crisis it faces. the city in terms of providing this

service and extracting from this experience recommendations for local public administration. In addition, identifying, describing and analyzing the different factors that have influenced the emergence of the crisis in the urban public transport service in the city of Valledupar and the interrelationships between them.

Applying argumentative descriptive methodology, through the collection of information through interviews with executives of the companies providing the urban collective transport service, as well as officials who at the time assisted in the organization and design of the tools and strategic alliances for the provision of the service .

This document aims to identify what has been the treatment given by these municipal administrations to the problem of urban public transport in this city.

Key Words: Competitiveness, Crisis, Mototaxi, Policies, Public, Transport,

POLÍTICAS PÚBLICAS RELACIONADAS CON EL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASAJEROS.

1. Planteamiento de problema

En cuanto a la problemática del transporte público urbano de pasajeros, en el referido documento CONPES el gobierno nacional diferencia tres grupos de ciudades, ubicando a Valledupar entre aquellas con población entre 3000.000 y 600.000 habitantes, en las cuales a la fecha de su expedición la situación no era tan crítica como en las principales ciudades del país, pero que ya manifestaban problemas de considerable magnitud, los cuales, sin embargo, podían ser solucionados sin requerir mayores desarrollos de infraestructura como los requeridos en los casos de Bogotá, Cali, Medellín, Barranquilla y Bucaramanga. (Documento CONPES 3167 del 23 mayo de 2002, página 23).

En este orden de ideas, en el caso de Valledupar el SETP se constituiría en la solución integral y definitiva a la crisis del transporte público formal, con una inversión relativamente baja de parte del gobierno local apenas (30%) y mayoritaria del gobierno nacional 70% (Documento CONPES/2002, página 27 inciso c), lo cual constituye suficiente motivación para que las diferentes administraciones que ha tenido el municipio desde la expedición del referido CONPES adelantasen las acciones y decisiones necesarias para la implementación de tal política en el menor periodo de tiempo posible.

Sin embargo, solo once (11) años después de que el gobierno nacional decidiese intervenir el sistema de transporte público de la ciudad de Valledupar, mediante el SETP, y le asignase al gobierno local obligaciones concretas que debía cumplir para

acceder a la financiación de tal política por parte del gobierno central, en el año 2010, el gobierno nacional consideró que tales obligaciones se habían cumplido al nivel requerido para iniciar la puesta en marcha del SETP esta ciudad y como consecuencia lógica de ello, expidió el documento CONPES 3656 del mismo año, donde se le da viabilidad técnica, jurídica y financiera a tal proyecto.

Además, en actualidad, la implementación del SETP en la ciudad se encuentra en una etapa que, de acuerdo al citado CONPES 3167/2010, debería ya haber finalizado, lo cual significa un retraso aproximado de siete años en tal proceso, situación que aunada a la experiencia negativa de la ciudad en cuanto a los tiempos reales de ejecución de proyectos de tal envergadura, hace pensar que la entrada en funcionamiento del SETP como solución definitiva al problema del transporte público colectivo en la ciudad puede tardar todavía un considerable periodo de tiempo, durante el cual sus habitantes deberán continuar padeciendo las consecuencias de la crisis en el sistema, con la real amenaza de que esta pueda agudizarse aún más.

Son pues, en total, cinco los gobiernos locales de Valledupar que han lidiado con las diferentes etapas de desarrollo de la crisis en la prestación del servicio en cuestión, debiendo, en cumplimiento de las funciones que les otorga la Constitución y la ley y en concordancia con los principios básicos de la administración pública, intervenir para prevenir y/o tratar de solucionar este asunto de interés público para la ciudad. Los periodos de gobierno de tales administraciones, sumando los de las antecedentes y el transcurrido de la actual, representan un periodo de tiempo suficiente para hacer un análisis de sus resultados tanto de manera individual, como en su conjunto y desde la perspectiva de la oportunidad y eficacia de las decisiones tomadas/no tomadas y las acciones implementadas/no implementadas en relación con el área de la administración pública intervenida. A la luz del actual estado de cosas es válido por ejemplo preguntarse si después de quince años del CONPES 3165/2002, el estado actual del proceso de implementación del SETP en la ciudad de Valledupar constituye un periodo de tiempo razonable, requerido por la complejidad de las

condiciones objetivas de la ciudad, o sí, y hasta qué punto, tan prolongado periodo de tiempo obedece a desaciertos de tales administraciones.

2. JUSTIFICACIÓN

El servicio de transporte es un servicio público esencial cuya prestación el Estado se obliga a garantizar, regular y controlar. Al respecto la Ley 336 de 1996 en su artículo 5º establece: “El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo.”

Como consecuencia de lo anterior y por vivir la mayor parte de la población colombiana en las ciudades y cabeceras municipales, el transporte público urbano de pasajeros es parte esencial del sistema de transporte de la nación. Por ello, su eficiente prestación constituye un asunto de interés público y en las últimas dos décadas, dada su crisis generalizada, se ha convertido en una de las prioridades de la administración pública del país. Por tal motivo, las políticas del Estado Colombiano tendientes a intervenir el referido sector del transporte se convierten también en objeto prioritario de estudio de los profesionales e investigadores en administración pública. Por ello, dada la relevancia del tema para su profesión y para la ciudad en que viven, las autoras del presente trabajo decidieron centrar sus esfuerzos en indagar sobre la oportunidad y eficacia de las acciones y decisiones de las últimas cuatro (4) administraciones locales del Municipio de Valledupar relacionadas con el tratamiento de la crisis del sistema de transporte público de pasajeros que afecta su cabecera municipal, crisis cuyo desarrollo y agudización se dio en un periodo de tiempo coincidente con los periodos de gobierno de tales administraciones, abarcando la totalidad de los antecedentes y lo que ha transcurrido del gobierno local actual.

3. OBJETIVOS

3.1 Objetivo General

Someter a análisis las políticas de los cuatro últimos gobiernos del municipio de Valledupar relacionadas con el transporte público urbano de pasajeros para determinar su oportunidad y eficacia en la prevención y/o solución de la crisis que afronta la ciudad en cuanto la prestación de este servicio y extraer de dicha experiencia recomendaciones para la administración pública local.

- de los últimos cuatro gobiernos del Municipio de Valledupar en lo relativo a la prevención y tratamiento de la crisis del transporte público colectivo de la ciudad, especialmente aquellas relacionadas con el proceso de implementación del SETP.

3.2 Objetivos Específicos

Describir y analizar los diferentes factores que han incidido en el surgimiento y agravamiento de la crisis en el servicio de transporte público urbano en la ciudad de Valledupar y las interrelaciones entre los mismos.

Identificar cual ha sido el tratamiento que la han dado las últimas cuatro administraciones municipales a la problemática del transporte público urbano en la ciudad de Valledupar, estableciendo la oportunidad y eficacia de las acciones y decisiones concretas de cada administración.

Establecer recomendaciones para la administración pública local extraídas de la experiencia de los últimos cuatro gobiernos del Municipio de Valledupar en lo relativo a la prevención y tratamiento de la crisis del transporte público colectivo.

4. MARCO REFERENCIAL

4.1. MARCO TEORICO

El Municipio de Valledupar, capital del Departamento del Cesar, está localizado en la costa atlántica colombiana, al norte del Departamento de Cesar, en las estribaciones de la Sierra Nevada de Santa Marta, a la margen del río Guatapurí y limita Por el Norte: con los departamentos de Magdalena y la Guajira. Por el Sur: con los municipios de San Diego, La Paz y el Paso. Por el Este: con el Departamento de La Guajira y los municipios de San Diego y la Paz. Por el Oeste: con el Departamento del Magdalena y los municipios de Bosconia y el Copey.

El Plan Nacional de Desarrollo de la 2006 – 2010 Republica de Colombia (ley 1151 de 2007), “Estado comunitario: desarrollo para todos”, estableció en el programa de Ciudades Amables, la estrategia que desarrolla diferentes acciones para estructurar movilidades eficientes. En el marco de ejecución de dicho Plan, la Nación ha cofinanciado Sistemas Integrados de Transporte Masivo–SITM, para las ciudades de más de 600.000 habitantes y apoya el desarrollo de sistemas de transporte para las ciudades que tienen una población entre 3000.000 y 600.000 habitantes, mediante la implantación de Sistemas Estratégicos de Transporte Público – SETP.

El Documento CONPES 3167 – de mayo de 2002, “Política para mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros” – formula la política del Gobierno Nacional en materia de transporte urbano y las estrategias para la realización de la misma. Dentro del documento se plantean acciones para todas las ciudades y se subdividen de acuerdo con su población. Para las ciudades con población entre 250 y 500 mil habitantes se estableció la necesidad de realizar estudios de pre inversión con el fin de determinar los proyectos requeridos para garantizar una movilidad sostenible, acorde a las particularidades en cada una de ellas.”

En 1829 el Valle de Upar fue el segundo cantón de la provincia de Santa Marta. Por Ley 15 de 1850 se segregó el Valle de Upar de Santa Marta, y fue elevando a la categoría de provincia. En 1857 fue erigida en provincia del Estado del Magdalena y la Ley del 29 de diciembre de 1864 la declaró departamento de Valledupar del Estado del Magdalena.

El 21 de diciembre de 1967, a través de la Ley 25 de ese mismo año, de una gran porción de los onces Departamento del Magdalena se constituyó el Departamento del Cesar y la entonces provincia denominada Valledupar se erigió en su capital. Esta población ha sufrido desde entonces un intenso proceso de cambios, que la han transformado en una ciudad intermedia. Se trata de profundos cambios de tipo urbanístico, demográfico, cultural y social, los cuales se aceleraron en los últimos 20 años y se encuentra en pleno apogeo en la actualidad. En cuanto a lo demográfico, por ejemplo, según las proyecciones del DANE, para el año 2010 su población sería de 403.414 habitantes, de los cuales cerca del 82 %, aproximadamente 331 mil personas, viviría en el área urbana, o sea, en el casco urbano de la ciudad de Valledupar, marco espacial del presente trabajo, cuyo interés se centra en el transporte público urbano de pasajeros que allí se desarrolla.

Respecto al desarrollo del transporte público colectivo de pasajeros en la ciudad de Valledupar, la información encontrada en las fuentes consultadas (Alcaldía de Valledupar, Gobernación del Cesar, Casa de Historia del Cesar, etc.) fue insuficiente, motivo por el cual los investigadores se vieron obligados a recurrir a fuentes alternativas, tales como la entrevista a personajes que pueden dar testimonio vivencial de dicho proceso, por haber sido coparticipes o testigos presenciales de iniciativas que constituyeron la simiente de la cual surgió en la ciudad el sector del transporte objeto de interés del presente trabajo.

Por ser una de las que más ayudó a los autores del presente trabajo a dilucidar la génesis y desarrollo del transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de

Valledupar, a continuación se resume el testimonio del líder social señor Tulio Enrique Villa Acosta, uno de los principales gestores de algunos de los más importante procesos de poblamiento de la ciudad en los años 50s y 70s, tales como el del barrio 1 de Mayo (que en sus inicio abarcaba el área de lo que hoy son los barrios 1 de Mayo, 7 de Agosto, San Martin y otros, que juntos constituyen, la mayor parte de la comuna 3).

La Valledupar naciente estaba conformada solo por los barrios conocidos hoy día con los nombres de Cañahuate, Los Cerezos, El Carmen, El Centro, El Obrero y la Guajira, ubicados alrededor de la parte céntrica conocida como cinco esquinas.

Los habitantes se transportaban y hacían sus recorridos a pie, por la cercanía existente entre sus viviendas y la parte céntrica del pueblo. Las distancias eran relativamente cortas.

En la década de los años 50's exactamente el 7 de mayo de ese año, luego de un estudio sobre la tenencia de la tierra en la ciudad de Valledupar, un grupo de habitantes de esta ciudad carentes de vivienda constatan que las tierras ubicadas al suroccidente de la ciudad (hoy comuna 3) pertenecen al municipio y bajo la premisa de que lo perteneciente al municipio era del pueblo, o sea de sus habitantes decidieron ocupar estas tierras, procediendo a distribuir las entre las familias necesitadas de soluciones de vivienda, lo cual constituye la fundación del barrio denominado 1° de mayo, con la extensión ya descrita.

Representantes de algunas familias del recién surgido barrio 1° de Mayo se organizaron en un grupo de trabajo integrado por los (las) señores(as) Tulio Villa (cabeza visible por ocupar el cargo de secretario), Vicente Martínez, Ana de Martínez, Armando Ariza Cotes, Juan R, Leyva, Tiberio Pereira, José Ángel Betancourt y Rogelio Guette, personas con capacidad de liderazgo y de servicio, quienes buscaban el bien común y ejercían autoridad sobre el colectivo.

En esa época no contaban con agua ni energía eléctrica, se transportaban a pie, otros en burros o a caballos, otros muy pocos en bicicletas; puesto que se encontraban alejados de la parte céntrica del pueblo, naciendo así la necesidad de transportarse por esos caminos de herraduras con más rapidez.

Por tal motivo el señor Aníbal Quintero, en asocio con un señor apodado “Nino” y Enrique Castro, oriundo de Norte de Santander, los cuales habitaban en el barrio, traen y ponen a disposición de la comunidad 2 camionetas adecuadas con bancas en la parte trasera y con techo de madera para cubrir a los pasajeros del sol, vehículos con los cuales de manera espontánea dieron solución a la necesidad de transporte de los habitantes del sector, cobrando dos pesos (\$2,00) por transportarlos a la zona céntrica.

A medida que fue creciendo la demanda del transporte, el señor Joaquín Villalobos puso a disposición 2 vehículos más, los cuales sumó a la empresa informal de transporte en esa época. Se creó un punto de reunión para la salida y llegada de los vehículos de transporte, ubicados en la calle 27 entre carreras 21 y 22 del mismo barrio, lo cual se puede denominar como estación o paradero de buses. El punto de llegada en la parte céntrica del pueblo era el mercado viejo, donde existe actualmente La Galería.

A la empresa informal prestadora del servicio de transporte se sumaron 4 vehículos más, llegando a un total de 8 vehículos para fortalecer el servicio de transporte. Este transporte fue utilizado hasta los años 70's. En esta época Valledupar fue creciendo y se crean nuevos barrios como Los Fundadores (antiguo Rojas Pinilla), 12 de octubre, Barrio Guatapurí, Dangond y Simón Bolívar, acrecentando la necesidad de ampliar este servicio¹

A raíz del crecimiento urbano de la ciudad de Valledupar, la necesidad de tener un transporte adecuado que permitiera a la mayor parte de los habitantes de los barrios alejados de la parte céntrica el poder transportarse con seguridad y eficiencia, al igual

que el ampliar la cobertura para abarcar el cien por ciento de los barrios de la ciudad, un grupo de personas se asocia y constituyen legalmente la primera Cooperativa de Transporte Colectivo del Cesar denominada COOTRANSCOLCER LTDA en el año 1971.

El Plan Nacional de Desarrollo de la 2006 – 2010 Republica de Colombia (ley 1151 de 2007), “Estado comunitario: desarrollo para todos”, estableció en el programa de Ciudades Amables, la estrategia que desarrolla diferentes acciones para estructurar movilidades eficientes. En el marco de ejecución de dicho Plan, la Nación ha cofinanciado Sistemas Integrados de Transporte Masivo–SITM, para las ciudades de más de 600.000 habitantes y apoya el desarrollo de sistemas de transporte para las ciudades que tienen una población entre 3000.000 y 600.000 habitantes, mediante la implantación de Sistemas Estratégicos de Transporte Público – SETP.

El Documento CONPES 3167 – de mayo de 2002, “Política para mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros” – formula la política del Gobierno Nacional en materia de transporte urbano y las estrategias para la realización de la misma. Dentro del documento se plantean acciones para todas las ciudades y se subdividen de acuerdo con su población. Para las ciudades con población entre 250 y 500 mil habitantes se estableció la necesidad de realizar estudios de pre inversión con el fin de determinar los proyectos requeridos para garantizar una movilidad sostenible, acorde a las particularidades en cada una de ellas.”

Para Valledupar, y en virtud del documento CONPES 3167 de mayo 23 de 2002 se realizaron estudios para mejorar el transporte público de la ciudad. Es así como en los años 2006 y 2007 se adelantó por parte del Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Cultura, la actualización de los estudios de caracterización de la Movilidad que había desarrollado el Municipio de Valledupar en el año 2001 a través de un convenio interadministrativo con la Universidad Nacional de Colombia (Sede Bogotá), esta actualización se realizó mediante un contrato con la firma Unión

Temporal GGT- Grupo de Gestión y Tecnología y TTC – Engenharia de Tráfego e Transporte, que involucró el diseño de las soluciones a la problemática detectada trazando el Plan integral de Tránsito y Transporte y Protección del Centro Histórico de la ciudad, posteriormente se contrató con la firma Escallón Morales & Asociados S.A. el cual tenía como objetivo definir las acciones jurídicas necesarias para la implementación del SETP.

En concordancia con la política establecida en el Plan Nacional de Desarrollo, se adelantaron una serie de estudios que permitieron definir las estrategias a seguir para la puesta en marcha de los SETP en las diferentes ciudades intermedias del país previamente establecidas. En tales estudios se analizaron temas tales como semaforización, recaudo centralizado y gestión de flota, y para algunos de ellos se tomó a Valledupar como ciudad Piloto. Finalmente, y con el ánimo de iniciar las acciones para el desarrollo del SETP en esta ciudad Municipio, en el año 2008 el Departamento Nacional de Planeación contrató con la firma Jorge Hernández y CIA EU el estudio para determinar el esquema institucional que dará soporte a la implementación y operación del SETP en Valledupar y definir el diseño operacional definitivo del sistema de rutas.

El enlace de los estudios y procesos administrativos adelantado por el Municipio de Valledupar definió el proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público, el cual hace parte integral del Plan de Movilidad del Municipio, y debería ser sido construido, en diferentes etapas, en los cuatro años siguientes a la firma del convenio interinstitucional entre El gobierno Nacional y la Alcaldía de Valledupar, suscrito a finales de 2011.

De acuerdo a recientes estudios realizados por la Universidad del Norte. Evidencia los beneficios comparativos que representa utilizar de manera adecuada los modos de transporte, haciendo énfasis en la gran capacidad de carga que se puede conseguir por medio del transporte terrestre. Teniendo en cuenta las características

variables que tiene la topografía colombiana es indudable que para transportar carga de la costa al interior o viceversa se debe disponer de varias alternativas de transporte. Para desarrollar la filosofía del multimodalismo se deben presentar varios elementos, como la carga, un transportador, una empresa responsable y varios sistemas de transporte complementarios. Se ha determinado que al existir este tipo de contratación se puede aprovechar el beneficio de la coordinación entre despachos de camiones y embarcaciones lo cual permite disminuir los tiempos que se pierden en esperas, hacer un seguimiento más preciso de la carga y disminuir el tiempo que debe ser almacenada la carga. Cuando se alcanzan proporciones importantes en la sincronización se pueden presentar operaciones just in time y así mismo reducir los inventarios. (Gonzales, 2015).

Se ha determinado que “sin los medios de transporte apropiados, las personas afrontarían dificultades que posiblemente impedirían la producción de las mercancías que necesitan para mantener su estilo de vida, ya que las materias primas necesarias para la producción y las mismas mercancías terminadas, no serían entregadas oportunamente y no estarían disponibles para el consumo”. (Comisión Europea, 2003).

El Ministerio de Transporte por mandato constitucional deja de ser el organismo ejecutor directo de obras de infraestructura para convertirse en el ente rector de la actividad transportadora” (p.428). Con el fin de mejorar la competitividad en relación con la creciente demanda de productos desde y hacia el interior del país. El Ministerio de Transporte ha vuelto su mirada hacia la evolución del concepto de transporte multimodal. Todo país, especialmente si es extenso, requiere la articulación de los diferentes modos: marítimo, fluvial, carretero, ferroviario y aéreo. La integración de esos subsistemas permite al despachador escoger la vía más conveniente, o la combinación mejor, en función de la mayor o menor rapidez que exige el cliente y la naturaleza de la carga. Alvear (2008a)

Los sistemas inteligentes de transporte (SIT) permiten una planificación óptima de los trayectos, una mejor gestión del tráfico y una gestión de la demanda más fácil. El uso flexible y múltiple de la infraestructura, (carriles de autobús flexibles, zonas de carga y descarga y aparcamientos flexibles, etc.), puede traducirse en una menor demanda de espacio vial. La gestión de la movilidad sirve de complemento a las medidas tradicionales relacionadas con la infraestructura al influir en el comportamiento a la hora de viajar antes de que empiece el trayecto y llamando la atención de los ciudadanos sobre los transportes más sostenibles. Estimularse a los promotores a elaborar planes específicos de movilidad adaptados a cada proyecto inmobiliario dentro del procedimiento de obtención de licencias urbanísticas. (Comisión Europea, 2006).

La investigación trata sobre un tema que puede ser ubicado en el campo de la prospectiva clásica, la cual considera que el futuro no ha sido explorado, lo cual evidencia la utilidad de la vigilancia y de la anticipación que corresponden a conceptos contemplados en la prospectiva exploratoria y de esta manera poder investigar los futuros posibles que pueden presentarse en un sistema social (Pinto, 2008).

Se determina que el futuro es un territorio por construir por lo cual es importante investigar los futuros deseables valiéndonos de la prospectiva normativa que se ocupa de establecer las políticas y estrategias a seguir para que se vuelvan una realidad. La utilización de un monitoreo y escaneo del entorno se consideran como practicas indispensables que facilitan el seguimiento y retroalimentación de las políticas que podrían adoptarse y las estrategias a seguir para construir los futuros deseados (Pinto, 2008).

Los estudios han determinado que la diferencia que hay entre la inteligencia y la vigilancia es que constituye un peldaño más en el proceso de gestión de la información obtenida ya que la vigilancia pretende obtener la información más relevante según nuestro interés y llevar a cabo su análisis mientras que la inteligencia

centra su atención en presentarla de manera adecuada para facilitar la toma de decisión y hacer un análisis de la evaluación de los resultados obtenidos por medio de su uso (Hidalgo, 2002).

Considerando este punto de vista, la inteligencia participa en la interpretación de la información para definir algunas tendencias encontradas en el entorno, pero también permite establecer un direccionamiento de la organización de acuerdo a las condiciones externas (Cohen, 2000).

Se define transporte como el proceso de mover personas o cosas de un lugar a otro. De acuerdo con el medio en que se lleve a cabo este proceso se da su denominación: Terrestre, férreo, aéreo, marítimo y fluvial; el transporte fluvial hace alusión a la movilización a través de espacios de agua como, lagos, ríos y embalses, generalmente usando barcos, botes y canoas. Cada país, bajo sus condiciones particulares de territorio, población y gobierno, define unas directivas de operación para el transporte de las personas y las cosas a nivel nacional, es decir, al interior del país. Esto es necesario, puesto que el transporte es el facilitador del comercio y, por tanto, del movimiento económico. (Comisión Europea, 2003).

Las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor, a los remitentes de la carga, a los establecimientos educativos con equipos propios que violen o faciliten la violación de las normas de transporte y los propietarios de los vehículos de servicio público y de servicio particular que prestan el servicio público especial. (Ministerio de transporte 2001)

Se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones. (Ley 105 diciembre 30.)

Surge la necesidad de considerar el concepto de empresa de transporte terrestre, de carácter, público o privado, con organización administrativa interna, equipos o instalaciones propias o en arrendamiento o afiliación o cualquier otra forma de uso, presta de manera permanente y general el transporte a las personas. Una empresa de este tipo requiere para su funcionamiento poder hacer uso de una infraestructura muy compleja, para beneficio de los usuarios del sistema de transporte. (Flórez, 2007)

El transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberán permanecer en este servicio por un término no menor de cinco (5) años contados, a partir de la fecha de expedición de la respectiva licencia de tránsito, fecha a partir de la cual, podrán solicitar el cambio de servicio, el cual se tramitará conforme a las disposiciones vigentes sobre la materia y su reposición deberá efectuarse con un vehículo nuevo. (Ministerio de transporte 2002)

Debido a que se ha iniciado un proceso de cambio orientado hacia la modernización y eficiencia es indispensable considerar todas las modalidades de transporte terrestre. Se ha encontrado que muy frecuentemente se presenta vehículos muy amplios y cómodos, que parten desde aquellas fincas donde no se cuenta con otra vía de comunicación hasta las principales carreteras donde se puede tener acceso a una conexión multimodal y a otras clases de servicios requeridos por las personas que utilizan este medio de (Flórez y Ramírez, 2007)

Se hacen importantes inversiones en la construcción de carreteras sin tener en cuenta de igual manera las necesidades que tienen los diferentes sectores del transporte. Teniendo en cuenta que el transporte terrestre no ha podido ser complementado en Colombia debido al descuido en que han estado. (Muller, 2004).

En el momento actual, los diversos enfoques que podemos encontrar sobre geografía del transporte inciden en dos aspectos fundamentales; por una parte, el transporte considerado como fenómeno y/o proceso en el espacio. En segundo lugar,

las interrelaciones que existen en el transporte y otros factores geográficos. (Taylor 1984)

Una de las principales ventajas de este enfoque radica en que permite descubrir relaciones entre elementos que, a primera vista aparecen totalmente independientes uno de otros, clarificando los diversos procesos que participan en su funcionamiento, poniendo además de relieve las diversas interrelaciones entre el sistema de transporte y su entorno socio económico y geográfico. (Reichman, 1983)

En la planificación del transporte basada en la utilización de modelos, el transporte público desempeñar un papel secundario. Por una parte, se ignoran las necesidades de desplazamiento de aquellos sectores de la población que dependen del mismo por carácter de vehículo propio, en segundo lugar, se infravaloran las posibilidades que ofrece como alternativa de transporte privado para hacer frente a los problemas del tráfico que se intenta resolver. (Daniels 1982)

El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica. (Decreto 1650 de 1960. Ley 105. 1993)

Estado comunitario: desarrollo para todos”, estableció en el programa de Ciudades Amables, la estrategia que desarrolla diferentes acciones para estructurar movilidades eficientes. En el marco de ejecución de dicho Plan, la Nación ha cofinanciado Sistemas Integrados de Transporte Masivo–SITM, para las ciudades de más de 600.000 habitantes y apoya el desarrollo de sistemas de transporte para las ciudades que tienen una población entre 3000.000 y 600.000 habitantes, mediante la implantación de Sistemas Estratégicos de Transporte Público – SETP. (El Plan Nacional de Desarrollo de la 2006 – 2010 Republica de Colombia (ley 1151 de 2007)

Sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso anterior, para acceder a la prestación del servicio público, las empresas, formas asociativas de transporte y de economía solidaria deberán estar habilitadas por el Estado. Para asumir esa responsabilidad, acreditarán condiciones que demuestren capacidad técnica, operativa, financiera, de seguridad y procedencia del capital aportado. (Ley 105. 1993)

Política para mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros – formula la política del Gobierno Nacional en materia de transporte urbano y las estrategias para la realización de la misma. Dentro del documento se plantean acciones para todas las ciudades y se subdividen de acuerdo con su población. Para las ciudades con población entre 250 y 500 mil habitantes se estableció la necesidad de realizar estudios de pre inversión con el fin de determinar los proyectos requeridos para garantizar una movilidad sostenible, acorde a las particularidades en cada una de ellas. (CONPES 3167 – de mayo de 2002)

Se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones. (Ley 105 diciembre 30)

Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del estado, los cuales deberían ser prestados en forma eficiente a todos los habitantes de la colectividad, las autoridades competentes deben diseñar y ejecutar políticas dirigidas a fomentar el uso de medios de transporte público en la ciudad de Valledupar. (Acuerdo 016 - 8 septiembre 2010)

Se realizaron estudios para mejorar el transporte público de la ciudad. Es así como en los años 2006 y 2007 se adelantó por parte del Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Cultura, la actualización de los estudios de caracterización de la Movilidad que había desarrollado el Municipio de Valledupar en el año 2001 a través de un convenio interadministrativo con la Universidad Nacional

de Colombia (Sede Bogotá), esta actualización se realizó mediante un contrato con la firma Unión Temporal GGT- Grupo de Gestión y Tecnología y TTC – Engenharia de Tráfego e Transporte, que involucró el diseño de las soluciones a la problemática detectada trazando el Plan integral de Tránsito y Transporte y Protección del Centro Histórico de la ciudad, posteriormente se contrató con la firma Escallón Morales & Asociados S.A. el cual tenía como objetivo definir las acciones jurídicas necesarias para la implementación del SETP.(CONPES 3167 de mayo 23 de 2002)

La empresa Sistema Integrado de Transporte de Valledupar -SIVA S.A.S.- en cumplimiento de la normatividad y dentro del marco de su visión, busca el mejoramiento continuo de procesos y el uso eficiente de recursos. Creación del SIVA. (La Ley 769 del 6 de agosto de 2002)

Es una sociedad que actua bajo la denominación del Siva. S.A. S. Es una sociedad de capital de naturaleza comercial, independientemente de las actividades previstas en el objeto social. (SIVA 2001)

Conforman el Sistema Nacional de Transporte, para el desarrollo de las políticas de transporte, además de los organismos indicados en el inciso anterior, los organismos de tránsito y transporte, tanto terrestre, aéreo y marítimo e infraestructura de transporte de las entidades territoriales y demás dependencias de los sectores central o descentralizado de cualquier orden, que tengan funciones relacionadas con esta actividad. (Decreto 1650 de 1960)

El proyecto del sistema estratégico de transporte público (SETP) es un programa macro, que conlleva a constituir a Valledupar, como una de las de siete ciudades amables del país, dotada del sistema de transporte masivo intermedio. La valorización es un componente de este sistema, la cual busca, salvaguardar las mayores cantidades de obras adicionales e imprevistos que se puedan necesitar para su buen funcionamiento, tal como quedó contemplado en el (CONPES 3656,) que dio vida a este magno proyecto.

La capacidad transportadora global del servicio público de transporte colectivo para el municipio de Valledupar, corresponderá a la suma de las capacidades máximas requeridas por las rutas o servicios autorizados para la operación del sistema estratégico del sistema estratégico de transporte público según las necesidades de movilización establecidas por la autoridad de transporte con base en los estudios técnicos respectivos, incrementada en un porcentaje de máximo de 10% que se concederá para la flota de reserva; en ningún caso la capacidad transportadora máxima autorizada a la totalidad de las empresas de transporte público colectivo de las ciudad podrá superar la capacidad transportadora global. (Decreto 000479-de-2010)

La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

Excepcionalmente la Nación, las entidades territoriales, los establecimientos públicos y las empresas industriales y comerciales del Estado de cualquier orden, podrán prestar el servicio público de transporte, cuando éste no sea prestado por los particulares, o se presenten prácticas monopolísticas u oligopolísticas que afecten los intereses de los usuarios. En todo caso el servicio prestado por las entidades públicas estará sometido a las mismas condiciones y regulaciones de los particulares.

Existirá un servicio básico de transporte accesible a todos los usuarios. Se permitirán de acuerdo con la regulación o normatividad el transporte de lujo, turístico y especial, que no compitan deslealmente con el sistema básico. (Ley 105 de 1993.)

Las empresas habilitadas para la operación del servicio de transporte público municipal de pasajeros, deben garantizar la administración integral de la flota, operación, programación y planeación de la misma, atendiendo la demanda de pasajeros según los parámetros de calidad operacional e indicadores definidos a cambio de la tarifa que se establezca. En todo caso la prestación del servicio de transporte

colectivo se realizará por empresas administradoras integrales de acuerdo con la definición prevista. Decreto 000479-de-2010)

Para la constitución de empresas o de formas asociativas de transporte no se podrán exigir otros requisitos que los establecidos en las normas legales y en los reglamentos respectivos.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso anterior, para acceder a la prestación del servicio público, las empresas, formas asociativas de transporte y de economía solidaria deberán estar habilitadas por el Estado. Para asumir esa responsabilidad, acreditarán condiciones que demuestren capacidad técnica, operativa, financiera, de seguridad y procedencia del capital aportado.

Las autoridades sólo podrán aplicar las restricciones a la iniciativa privada establecidas en la ley, que tiendan a evitar la competencia desleal, el abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado, para garantizar la eficiencia del sistema y el principio de seguridad.

El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte o sus organismos adscritos reglamentará las condiciones de carácter técnico u operativo para la prestación del servicio, con base en estudios de demanda potencial y capacidad transportadora. (Ley 105 de 1993.)

Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Pasajeros y/o mixto. La vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto será de veinte (20) años. Se excluyen de esta reposición el parque automotor de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto (camperos, chivas) de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto del sector rural, siempre y cuando reúnan los requisitos técnicos de seguridad exigidos por las normas y con la certificación establecida por ellas. (Ley 276 de 1996)

El Ministerio de Transporte construirá bahías de estacionamiento sobre las zonas aledañas a las carreteras nacionales, las cuales contarán donde sea posible, con los servicios públicos básicos de acuerdo con los diseños técnicos.

En las nuevas carreteras que acometan y en proximidades a centros urbanos, reservará franjas de terrenos que serán utilizadas para la recreación y prácticas deportivas de sus habitantes. (Decreto 2171 de 1992)

La competencia económica en materia de transporte es libre. El Ministerio de Transporte podrá tomar las medidas que sean necesarias para garantizar la prestación del servicio básico de transporte de pasajeros y carga en todo el Territorio Nacional. No obstante, la Nación, las entidades territoriales, los establecimientos públicos y las empresas industriales y comerciales del Estado, de cualquier orden, solamente prestarán el servicio público de transporte cuando éste no sea prestado por los particulares. En todo caso, cuando fuere prestado por cualquiera de ellas, se someterá a las regulaciones establecidas por la autoridad competente. (Decreto 2171 de 1992)

Hacen parte de la Infraestructura Departamental de Transporte, las vías que hoy son de propiedad de los Departamentos; las que son hoy responsabilidad de la Nación - Fondo Vial Nacional o del Fondo Nacional de Caminos Vecinales - y que el Gobierno Nacional en cumplimiento de lo ordenado en esta Ley, les traspase mediante Convenio a los departamentos, al igual que aquellas que en el futuro sean departamentales, las que comunican entre sí dos cabeceras municipales, así como la porción territorial correspondiente de las vías interdepartamentales que no sean parte de la red Nacional; al igual que los puertos y muelles fluviales y los aeropuertos, en la medida que sean de su propiedad o que le sean transferidos. Para el cumplimiento del programa de transferencia de las vías de la Nación a los Departamentos, el Ministerio de Transporte elaborará un plan gradual de transferencia de vías, de tecnología y de recursos económicos, apropiados por el Fondo de Cofinanciación de Vías creado por esta Ley,

de tal forma que ello les permita una eficaz administración, conservación y rehabilitación de las carreteras que reciban. (Artículo 16- Ley 105 1993)

Con el fin de administrar las carreteras entregadas por la Nación, así como la construcción, rehabilitación y ampliación de obras de infraestructura los Departamentos, los Distritos y los Municipios podrán constituir entidades autónomas con personería jurídica, patrimonio propio con participación de los sectores público y privado. Estas entidades podrán emitir acciones, bonos, títulos, contratar empréstitos y ejecutar obras en forma directa o indirecta. (Artículo 18 - Ley 105 1993)

Se reglamenta la implementación de los sistemas estratégicos de transporte público (SETP) del país, estos se definen como aquellos servicios colectivos integrados y accesibles para la población en radio de acción, que deberán ser prestados por empresas administradoras integrales de los equipos con sistema de gestión y control de flota SGCF, por la autoridad de transporte o por quien esta delegue y se estructuran con base en los resultados de los estudios técnicos desarrollados por cada ente territorial y validos por la nación a través del DNPP.

Para Valledupar, y en virtud del documento CONPES 3167 de mayo 23 de 2002 se realizaron estudios para mejorar el transporte público de la ciudad. Es así como en los años 2006 y 2007 se adelantó por parte del Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Cultura, la actualización de los estudios de caracterización de la Movilidad que había desarrollado el Municipio de Valledupar en el año 2001 a través de un convenio interadministrativo con la Universidad Nacional de Colombia (Sede Bogotá), esta actualización se realizó mediante un contrato con la firma Unión Temporal GGT- Grupo de Gestión y Tecnología y TTC – Engenharia de Tráfego e Transporte, que involucró el diseño de las soluciones a la problemática detectada trazando el Plan integral de Tránsito y Transporte y Protección del Centro Histórico de la ciudad, posteriormente se contrató con la firma Escallón Morales & Asociados S.A.

el cual tenía como objetivo definir las acciones jurídicas necesarias para la implementación del SETP.

En concordancia con la política establecida en el Plan Nacional de Desarrollo, se adelantaron una serie de estudios que permitieron definir las estrategias a seguir para la puesta en marcha de los SETP en las diferentes ciudades intermedias del país previamente establecidas. En tales estudios se analizaron temas tales como semaforización, recaudo centralizado y gestión de flota, y para algunos de ellos se tomó a Valledupar como ciudad Piloto. Finalmente, y con el ánimo de iniciar las acciones para el desarrollo del SETP en esta ciudad Municipio, en el año 2008 el Departamento Nacional de Planeación contrató con la firma Jorge Hernández y CIA EU el estudio para determinar el esquema institucional que dará soporte a la implementación y operación del SETP en Valledupar y definir el diseño operacional definitivo del sistema de rutas.

El enlace de los estudios y procesos administrativos adelantado por el Municipio de Valledupar definió el proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público, el cual hace parte integral del Plan de Movilidad del Municipio, y debería ser sido construido, en diferentes etapas, en los cuatro años siguientes a la firma del convenio interinstitucional entre El gobierno Nacional y la Alcaldía de Valledupar, suscrito a finales de 2011.

4.2. MARCO CONCEPTUAL

Entre los términos utilizados en la presente investigación que, para ayudar a la mejor comprensión de la misma, deben ser interpretados con la precisión y el rigor que a continuación se definen, se encuentran:

Acciones de la administración pública. Gestiones concretas y puntuales mediante las cuales las entidades del Estado o sus agentes ejecutan las decisiones tomadas en el marco de una política pública, obedeciendo a unas metas y objetivos preestablecidos.

Administración pública. El conjunto de Órganos Administrativos que desarrollan una actividad para el logro de un fin (Bienestar General), a través de los Servicios Públicos (que es el medio de que dispone la Administración Pública para lograr el bienestar General), regulada en su estructura y funcionamiento, normalmente por el Derecho Administrativo.

Andén. Área de resguardo, para realizar las maniobras de ascenso y descenso, mismas que, generalmente, están en paraderos en vía pública y puntos de transbordo modal.

Arterias principales. Vías primarias cuyas intersecciones son controladas por semáforos en gran parte de su longitud, que conectan a los diferentes núcleos o zonas de la Ciudad, de extensa longitud y con volúmenes de tránsito considerables. Pueden contar con pasos a nivel y desnivel, de uno o dos sentidos de circulación, con o sin faja separadora; puede contar con carriles exclusivos para el transporte público de pasajeros, en el mismo sentido o contra flujo.

Avenida Primaria. Arteria principal de doble circulación, generalmente con camellón al centro y varios carriles en cada sentido.

Barrio. Núcleo urbano con identidad formal, que presenta características sociales y pautas culturales similares entre sus habitantes.

Calle. Superficie de uso público generalmente limitada por edificaciones, que permite el tránsito de vehículos y personas; comunica, entre sí los predios que la delimitan, aloja los servicios públicos de infraestructura y posibilita la circulación

Carril. Una de las fajas de circulación en que puede estar dividida la superficie de rodamiento, marcada o no marcada, con anchura suficiente para la circulación de vehículos de motor en una fila.

Ciclo Vías. Es un conjunto de vías por las que circulan específicamente bicicletas desde un punto de salida, hasta un punto de llegada y con un recorrido definido.

Ciudad. Entidad urbana con una alta densidad de población en la que predominan fundamentalmente la industria y los servicios. Independientemente de que en la división político-administrativa colombiana se dividan en municipios y distritos, en el marco del presente trabajo se utilizará este término indistintamente.

Ciudades intermedias. Ciudades colombianas con población entre 300.000 y 600.000 mil habitantes.

Conductor. Toda persona que maneje un vehículo en cualquiera de sus modalidades

Congestión vehicular. Situación consistente en un flujo vehicular en extremo saturado, debido al exceso de demanda de las vías, lo cual produce como resultado el estancamiento de los vehículos (coloquialmente conocido como “embotellamiento” o “trancón”), con el consecuente incrementos en los tiempos de viaje.

CONFIS. Consejo Superior de Política Fiscal.

CONPES. Consejo Superior de Política Económica y Social **CONPES.** Máxima Instancia de decisión de la Republica de Colombia respecto a Política Económica y Social.

Documento CONPES (o sencillamente CONPES, cuando es evidente la referencia a determinado documento del Concejo y no a este como institución). Cada uno de los documentos que expide el Consejo Superior de Política económica y Social, el cual contiene las decisiones del Concejo respecto al tema de interés público tratado en cada sesión.

Demanda de Transporte. Factor que se genera por la necesidad de transporte de determinada cantidad de personas en cierto espacio y tiempo.

Desacierto. Toda decisión o acción/omisión de un funcionario y/o institución pública de la cual se demuestra que no responde a la necesidad, viabilidad o pertinencia de actuar/no actuar en determinado sentido, a la realidad sobre la cual pretende producir efectos, y/o a los intereses mayoritarios de la población representada/gobernada, arrojando como consecuencia efecto negativos sobre el área de la administración, problemática o política pública con la que se relaciona.

Decisiones administrativas. Parte de la política pública consistente en trazar la directriz u orientación sobre lo que el Estado y sus autoridades públicas deben hacer o no hacer respecto a determinado asunto considerado como relevante.

Empresas prestadoras del servicio. Incluye a todas entidades que prestan el servicio de transporte público urbano de pasajeros en una ciudad, independientemente de que en el plano formal aparezcan como empresas, cooperativas o cualquier otra figura jurídica. Lo importante y lo incluyente del término es que prestan el servicio con fines lucrativos y no benéficos.

Horario Pico. Horario en el cual las vías se saturan de vehículos, peatones y la demanda de transporte alcanza su máximo nivel.

Mototaxismo. Actividad de transporte ilegal en moto.

Mototaxista. Persona encargada de conducir la motocicleta con la cual se realiza la actividad económica ilegal (desde el punto de vista jurídico) denominada mototaxismo.

Parada. Zona autorizada por la Secretaría para que los vehículos de transporte de pasajeros realicen las maniobras de descenso y ascenso de usuarios.

Parque Automotor. Es el conjunto de unidades destinadas a prestar el servicio público o privado de transporte.

Pasajero. Persona que se encuentra a bordo de un vehículo y que no tiene el carácter de conductor.

Plan de desarrollo. Documento donde el administrador del orden nacional, departamental o local plasma las actividades que se desarrollarán en el período para el cual fue elegido.

Política pública. Proceso de decisiones y acciones de las entidades gubernamentales mediante las cuales, actuando directamente o a través de sus agentes, pretenden resolver un asunto de interés público.

Ruta. Conjunto de vías y paradas por las que circulan las unidades para unir un punto de salida y otro de llegada, teniendo un recorrido definido.

Servicio público. Servicio cuya prestación el Estado considera que debe garantizar, sea de manera directa, a través de sus agentes o de particulares oficial y legalmente designados para ello por las autoridades estatales.

Servicio Público de Transporte. Es la actividad a través de la cual, la Secretaría satisface las necesidades de transporte de pasajeros o carga, por sí, o a través de concesionarios de transporte público, que se ofrece en forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida a persona indeterminada o al público en general, mediante diversos medios.

Servicio público esencial. Servicio cuya prestación el Estado considera que debe garantizar, así lo decide y lo establece en su ordenamiento jurídico sea de manera directa, a través de sus agentes o de particulares oficial y legalmente designados para ello por las autoridades estatales.

SETP. Sigla del Sistema Estratégico de Transporte Público, política a través del cual el gobierno de Colombia intervendrá el transporte público urbano de pasajeros en las ciudades con población entre 3000.000 y 600.000 habitantes.

Transporte ilegal. Vehículos que prestan el servicio de transporte público urbano, individual o colectivo, sin estar autorizados por el Estado para ello. El término incluye como mínimo dos modalidades: **a)** Los taxis y vehículos particulares que prestan el servicio de transporte colectivo cubriendo la totalidad o parte de las rutas que le corresponde a las empresas legalmente establecidas para los efectos. En el caso de los taxis, si bien son vehículos de transporte público, estos están autorizados para trasladar una persona o grupo de personas (máximo cuatro) que abordan y descienden del vehículo de manera conjunta, mas no para recolectar pasajeros que abordan y descienden de los vehículos en diferentes puntos de su ruta de destino. **b)** Las motos que prestan el servicio de transporte público urbano, individual, transportando un solo pasajero a la vez, sin estar autorizados para ello.

Taxi-colectivo. Vehículo automotor legalmente autorizado por el Estado para prestar el servicio de transporte, sin embargo, realiza esta actividad de manera colectiva.

Vehículo particular. Vehículo automotor utilizado para el transporte del propietario o la familia, el cual no se encuentra vinculado a empresa de transporte público.

4.3. MARCO HISTORICO

El Municipio de Valledupar, capital del Departamento del Cesar, está localizado en la costa atlántica colombiana, al norte del Departamento de Cesar, en las estribaciones de la Sierra Nevada de Santa Marta, a la margen del río Guatapurí y limita Por el Norte: con los departamentos de Magdalena y la Guajira. Por el Sur: con los municipios de San Diego, La Paz y el Paso. Por el Este: con el Departamento de La Guajira y los municipios de San Diego y la Paz. Por el Oeste: con el Departamento del Magdalena y los municipios de Buscanea y el Copey.

En 1829 el Valle de Upar fue el segundo cantón de la provincia de Santa Marta. Por Ley 15 de 1850 se segregó el Valle de Upar de Santa Marta, y fue elevando a la categoría de provincia. En 1857 fue erigida en provincia del Estado del Magdalena y la Ley del 29 de diciembre de 1864 la declaró departamento de Valledupar del Estado del Magdalena.

El 21 de diciembre de 1967, a través de la Ley 25 de ese mismo año, de una gran porción de los onces Departamento del Magdalena se constituyó el Departamento del Cesar y la entonces provincia denominada Valledupar se erigió en su capital. Esta población ha sufrido desde entonces un intenso proceso de cambios, que la han transformado en una ciudad intermedia. Se trata de profundos cambios de tipo urbanístico, demográfico, cultural y social, los cuales se aceleraron en los últimos 20 años y se encuentra en pleno apogeo en la actualidad. En cuanto a lo demográfico, por ejemplo, según las proyecciones del DANE, para el año 2010 su población sería de 403.414 habitantes, de los cuales cerca del 82 %, aproximadamente 331 mil personas, viviría en el área urbana, o sea, en el casco urbano de la ciudad de Valledupar, marco espacial del presente trabajo, cuyo interés se centra en el transporte público urbano de pasajeros que allí se desarrolla.

Respecto al desarrollo del transporte público colectivo de pasajeros en la ciudad de Valledupar, la información encontrada en las fuentes consultadas (Alcaldía de Valledupar, Gobernación del Cesar, Casa de Historia del Cesar, etc.) fue insuficiente, motivo por el cual los investigadores se vieron obligados a recurrir a fuentes alternativas, tales como la entrevista a personajes que pueden dar testimonio vivencial de dicho proceso, por haber sido coparticipes o testigos presenciales de iniciativas que constituyeron la simiente de la cual surgió en la ciudad el sector del transporte objeto de interés del presente trabajo.

Por ser una de las que más ayudó a los autores del presente trabajo a dilucidar la génesis y desarrollo del transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Valledupar, a continuación se resume el testimonio del líder social señor Tulio Enrique Villa Acosta, uno de los principales gestores de algunos de los más importante procesos de poblamiento de la ciudad en los años 50s y 70s, tales como el del barrio 1 de Mayo (que en sus inicio abarcaba el área de lo que hoy son los barrios 1 de Mayo, 7 de Agosto, San Martín y otros, que juntos constituyen, la mayor parte de la comuna 3).

La Valledupar naciente estaba conformada solo por los barrios conocidos hoy día con los nombres de Cañahuate, Los Cerezos, El Carmen, El Centro, El Obrero y la Guajira, ubicados alrededor de la parte céntrica conocida como cinco esquinas.

Los habitantes se transportaban y hacían sus recorridos a pie, por la cercanía existente entre sus viviendas y la parte céntrica del pueblo. Las distancias eran relativamente cortas.

En la década de los años 50's exactamente el 7 de mayo de ese año, luego de un estudio sobre la tenencia de la tierra en la ciudad de Valledupar, un grupo de habitantes de esta ciudad carentes de vivienda constatan que las tierras ubicadas al suroccidente de la ciudad (hoy comuna 3) pertenecen al municipio y bajo la premisa de

que lo perteneciente al municipio era del pueblo, o sea de sus habitantes decidieron ocupar estas tierras, procediendo a distribuir las entre las familias necesitadas de soluciones de vivienda, lo cual constituye la fundación del barrio denominado 1° de mayo, con la extensión ya descrita.

Representantes de algunas familias del recién surgido barrio 1° de Mayo se organizaron en un grupo de trabajo integrado por los(las) señores(as) Tulio Villa (cabeza visible por ocupar el cargo de secretario), Vicente Martínez, Ana de Martínez, Armando Ariza Cotes, Juan R, Leyva, Tiberio Pereira, José Angel Betancurt y Rogelio Guette, personas con capacidad de liderazgo y de servicio, quienes buscaban el bien común y ejercían autoridad sobre el colectivo.

En esa época no contaban con agua ni energía eléctrica, se transportaban a pie, otros en burros o a caballos, otros muy pocos en bicicletas; puesto que se encontraban alejados de la parte céntrica del pueblo, naciendo así la necesidad de transportarse por esos caminos de herraduras con más rapidez.

Por tal motivo el señor Aníbal Quintero, en asocio con un señor apodado “Nino” y Enrique Castro, oriundo de Norte de Santander, los cuales habitaban en el barrio, traen y ponen a disposición de la comunidad 2 camionetas adecuadas con bancas en la parte trasera y con techo de madera para cubrir a los pasajeros del sol, vehículos con los cuales de manera espontánea dieron solución a la necesidad de transporte de los habitantes del sector, cobrando dos pesos (\$2,00) por transportarlos a la zona céntrica.

A medida que fue creciendo la demanda del transporte, el señor Joaquín Villalobos puso a disposición 2 vehículos más, los cuales sumó a la empresa informal de transporte en esa época. Se creó un punto de reunión para la salida y llegada de los vehículos de transporte, ubicados en la calle 27 entre carreras 21 y 22 del mismo barrio,

lo cual se puede denominar como estación o paradero de buses. El punto de llegada en la parte céntrica del pueblo era el mercado viejo, donde existe actualmente La Galería.

A la empresa informal prestadora del servicio de transporte se sumaron 4 vehículos más, llegando a un total de 8 vehículos para fortalecer el servicio de transporte. Este transporte fue utilizado hasta los años 70's. En esta época Valledupar fue creciendo y se crean nuevos barrios como Los Fundadores (antiguo Rojas Pinilla), 12 de Octubre, Barrio Guatapurí, Dangond y Simón Bolívar, acrecentando la necesidad de ampliar este servicio²

A raíz del crecimiento urbano de la ciudad de Valledupar, la necesidad de tener un transporte adecuado que permitiera a la mayor parte de los habitantes de los barrios alejados de la parte céntrica el poder transportarse con seguridad y eficiencia, al igual que el ampliar la cobertura para abarcar el cien por ciento de los barrios de la ciudad, un grupo de personas se asocia y constituyen legalmente la primera Cooperativa de Transporte Colectivo del Cesar denominada COOTRANSCOLCER LTDA en el año 1971.

² Información obtenida mediante entrevista realizada al señor Tulio Villa habitante-fundador del Barrio 1º de Mayo de la ciudad de Valledupar

4.4. MARCO LEGAL

El "derecho a la movilidad básica", se refiere al derecho inherente que tenemos los ciudadanos de movilizarnos a lo largo y ancho de nuestras ciudades, en aras de satisfacer nuestras necesidades laborales, familiares y sociales al más bajo costo posible³

De acuerdo a la Constitución Política en su artículo 1,2 y 365, El Estado debe garantizar la preservación de los derechos fundamentales de los ciudadanos al igual, que la prestación de los servicios públicos satisfaciendo las necesidades de los habitantes cumpliendo a cabalidad lo consignado en nuestra carta magna.

A continuación, se definen los artículos mencionados anteriormente:

ARTICULO 1. Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.

ARTICULO 2. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

³ FORO SOCIAL DE LAS AMÉRICAS, Various. Quito, Julio 2004; Foro Mundial Urbano, Barcelona

Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

ARTICULO 365. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.

Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita.⁴

“Las ciudades deben garantizar a todas las personas el derecho de movilidad y circulación en la ciudad, de acuerdo a un plan de desplazamiento urbano e interurbano y a través de un sistema de transportes públicos accesibles, a precio razonable y adecuados a las diferentes necesidades ambientales y sociales (de género, edad y discapacidad).”⁵

Con base en los citados artículos de la Constitución Política de Colombia, El Congreso de La República expidió la Ley 105 de 1993, la cual en su artículo 2, señala

⁴ Constitución Política de Colombia de 1991

⁵ FORO SOCIAL DE LAS AMÉRICAS, Various. Quito, Julio 2004; Foro Mundial Urbano, Barcelona,

que, por su carácter de servicio público, la operación del transporte público estará bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

De otro lado, el numeral 1 literal c) del artículo 3 de la mencionada Ley, establece que uno de los principios rectores del Transporte Público es el acceso al transporte, exigiéndose a las autoridades competentes el diseño y ejecución de políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda.

En 1996, fue expedida la Ley 366, cuyo artículo 5º, establece que el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.

De igual forma, de acuerdo al Art. 18 de la misma Ley, el permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable, y obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en él establecidas.

5. DISEÑO METODOLÓGICO

5.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN

El tipo de investigación propuesto para este proyecto es el de exploratorio descriptivo y de diagnóstico situacional.

5.2. HIPOTESIS DE INVESTIGACIÓN

La hipótesis desde la cual parte nuestra investigación es la siguiente:

Al igual que en otras ciudades colombianas de su mismo perfil, la problemática del transporte público urbano en la ciudad de Valledupar obedece en gran medida a la falta de implementación oportuna de políticas públicas tendientes a prevenir y/o resolver la situación actual de caos en la prestación de este servicio. Tanto el gobierno nacional, como las administraciones locales no reaccionaron oportunamente frente a los evidentes signos de deterioro en el sistema de transporte público, permitiendo el agravamiento de la crisis del sector. Solo a principios de la primera década de siglo, cuando ya la situación era insostenible al punto de frenar el desarrollo y la competitividad de las ciudades colombianas y la del país en general, el gobierno nacional decidió implementar una política de reestructuración y modernización del transporte público urbano en las referidas ciudades.

En el caso de Valledupar, la agudización de la crisis del sistema de transporte público urbano de pasajeros ocurrida durante las últimas cuatro administraciones era previsible y por tanto requería de una política pública específica que lo previniese o resolviese. Sin embargo, las referidas administraciones implementaron solo acciones aisladas, en su mayoría de carácter restrictivo, que no tuvieron mayor impacto en la problemática por el contrario permitieron que ésta avanzase hasta el actual estado de cosas.

5.3. METODOLOGÍA

Esta propuesta será desarrollada a partir de la realización de entrevistas realizadas a funcionarios de las diferentes empresas prestadoras del servicio de transporte público urbano actuales y de la entidad encargada de la puesta en marcha del Sistema Estratégico de Transporte Público de Valledupar, mediante el ente operador SIVA Sistema Integrado de Transporte de Valledupar, al igual de personas que habitaron en la ciudad en las décadas de los años 50's, que tienen conocimiento del surgimiento del transporte urbano en la ciudad de Valledupar.

Este proyecto de investigación se efectuará utilizando el método descriptivo y de diagnóstico situacional de las empresas prestadoras del servicio, del gobierno municipal y las políticas públicas de orden nacional que se implementarían como posible opción de solución a esta problemática.

6. ESQUEMA TEMÁTICO

Con el fin de alcanzar los objetivos específicos planteados en el presente trabajo y con ello lograr la consecución de su objetivo general, el eje temático del mismo se desarrollará mediante los siguientes ítems, correspondiente cada uno de ellos a uno de los objetivos específicos planteados, en el mismo orden en que se enumeran en el respectivo aparte:

Describir y analizar los diferentes factores que han incidido en el surgimiento y agravamiento de la crisis en el servicio de transporte público urbano en la ciudad de Valledupar y las interrelaciones entre los mismos.

Identificar cual ha sido el tratamiento que la han dado las últimas cuatro administraciones municipales a la problemática del transporte público urbano en la ciudad de Valledupar, estableciendo la oportunidad y eficacia de las acciones y decisiones concretas de cada administración.

Establecer recomendaciones para la administración pública local extraídas de la experiencia de los últimos cuatro gobiernos del Municipio de Valledupar en lo relativo a la prevención y tratamiento de la crisis del transporte público colectivo de la ciudad, especialmente aquellas relacionadas con el proceso de implementación del SETP.

6.1. IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE LOS DIFERENTES FACTORES QUE HAN INCIDIDO EN EL SURGIMIENTO DE LA CRISIS EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS EN LA CIUDAD DE VALLEDUPAR Y LAS INTERRELACIONES ENTRE LOS MISMOS.

En la crisis en el referido servicio y ciudad ha incidido y continúa incidiendo un amplio y diverso conjunto de factores, los cuales, de acuerdo a su fuente de origen, podemos aglutinar en los siguientes seis (6) grupos:

1. Crisis de las empresas prestadoras del servicio y desmejoramiento en la calidad del mismo.
2. Transporte Ilegal
3. Crecimiento poblacional.
4. Expansión urbanística.
5. Falta de planeación e Indiferencia estatal.
6. Cultura política regional.

6.2 CRISIS DE LAS EMPRESAS PRESTADORAS DEL SERVICIO Y DESMEJORAMIENTO EN LA CALIDAD DEL MISMO.

Como se detalló en el marco histórico, la primera empresa de transporte público colectivo urbano formalmente constituida en Valledupar fue la Cooperativa de Transporte Colectivo del Cesar LTDA. COOTRANSCOLCER LTDA., la cual surgió en el año 1971.

Dicha cooperativa fue la única prestadora del servicio hasta el año, 1981, año en el cual surge la Cooperativa de Transporte Upar - COOTRAUPAR. Ocho años más tarde, en 1989, surge la Empresa El Cacique Ltda. TRANSCACIQUE LTDA.

Desde entonces y hasta la actualidad, estas 3 entidades prestan el servicio en la ciudad, pasando por una época de auge, la cual podríamos situar entre 1971 y 2004 y una época de declive, la cual se inicia a mediados de la primera década de este siglo, con el progresivo agravamiento de su situación financiera, la cual se evidencia en la disminución de su parque automotor y la falta de recursos para reemplazar vehículos obsoletos por unos de tipología moderna, que respondan a las necesidades y exigencias de los usuarios del servicio.

A continuación, se analiza la situación actual de cada una de las empresas prestadoras del servicio, para con base en ello, establecer el diagnóstico conjunto de las mismas.

**COOPERATIVA DE TRANSPORTE COLECTIVO DEL CESAR LTDA.
COOTRANSCOLCER LTDA.**

Esta empresa fue creada en agosto de 19 de 1971 con personería jurídica 1858 emitida por la Alcaldía Municipal de Valledupar. Desde su creación su parque automotor se incrementó constantemente hasta tener, en el año 2000, un total de 200 vehículos prestando el servicio de transporte y cubriendo mediante 18 rutas la zona urbana de Valledupar de esa época, recorriendo la ciudad de norte a sur y de oriente a occidente.

A partir del año 2001 hasta el 2006 sus rutas disminuyeron en un 50% (de 18 a 9), paralelo a lo cual se reduce también su parque automotor, en un 40%, (de 200 a 120) vehículos. Lo anterior, debido al deterioro de los vehículos, que agotaban su vida útil y no se hacía la respectiva reposición o reemplazo de cada automotor obsoleto por otro nuevo, de modelo reciente y tipología actual.

Esta situación coincidió con el inicio del transporte ilegal ofertado por motocicletas (mototaxismo), carros particulares y taxis, el cual vendría a afectar significativamente los ingresos de la cooperativa y de sus socios, complicando aún más su situación financiera y las posibilidades de reinversión.

En el año 2013 COOTRANSCOLCER contaba con 5 rutas (28% de las que cubría en el 2000) y un parque automotor de 78 vehículos (39% del que tenía en el 2000), de los cuales 26 vehículos dejaron de prestar el servicio a final de este año, por haber cumplido su vida útil. O sea, que para el año 2014 la cooperativa redujo su parque automotor en un 74% en comparación con el que tenía en el año 2000.

El cuadro numero 1 muestra las rutas que la cooperativa cubría a la fecha

Cuadro No. 1. Rutas actualmente cubiertas por COOTRANSCOLCER.

RUTA No.	RECORRIDO
8	Barrios 12 de octubre - Urbanización Los Mayales – Barrio Los Mayales – Villa del Rosario – Calle 21 – Centro - Gobernación – Hospital – Almacenes Éxito – Colegio Instpecam – Barrio Rincón del Amparo – La Esperanza – Nueva Esperanza – Altagracia
10 B	Centro – Galería – Olímpica – Ceiba – UPC Sabanas – Villa Miriam – La Victoria – ciudadela 450 años – Populandia – Villa Taxi – Cicerón Maestre – Avenida La Popa- Hospital – Centro – Mercado
10 A	Mercado – Centro – Hospital – Avenida La Popa –Cicerón maestre – Villa Taxi – Populandia – Ciudadela 450 años – La Victoria –Villa Miriam – UPC Sabanas – Ceiba – Olímpica – Galería – Centro
12	Barrio 12 de Octubre – Santa Rosa – Villa del Rosario – Villa Castro – Kennedy – Centro – Gobernación – Almacenes Éxito – Instpecam – Los 3 Postes – UPC Hurtado
18	Barrio 5 de Noviembre – Santa Rita – San Jorge – Galería – Centro – Gobernación – Olímpica – Ceiba – Terminal – Don Carmelo

Fuente: Elaboración propia

El promedio de pasajeros transportado en cada recorrido es entre 25 y 30 personas por ruta. Se realizan 9 recorridos en cada una de las rutas, transportando aproximadamente 270 pasajeros diariamente por ruta, para un total aproximado de 21.060 pasajeros por día. Información que se encuentra graficada en el cuadro número 2.

Cuadro No. 2. Promedio de pasajeros transportados por COOTRANSCOLCER LTDA:

Rutas	Promedio recorridos/ vehículos/ día	Promedio pasajeros/ recorrido	Promedio pasajeros/ vehículo/día	Total pasajeros/ empresa/día
5	9	30	270	21.060

Fuente: Elaboración propia

COOPERATIVA DE TRANSPORTE UPAR - COOTRAUPAR

En el año de 1981, Valledupar estaba creciendo a un ritmo acelerado. Nuevos barrios fueron construidos y otros se encontraban en procesos de construcción. Solo existía una cooperativa de transportadores que no podía dar respuestas adecuada y oportuna a la creciente demanda de transporte. Había escasez de medios de transporte.

Alentados por el éxito y la creciente demanda del servicio, un pequeño grupo de conductores se organizaron hasta alcanzar un total de 25 miembros.

Con dineros y la asesoría de Dancoop, se iniciaron los trámites para crear una empresa cooperativa, que pudiera ofrecer legalmente un buen servicio de transporte de pasajeros. Fue así como el día 7 de julio de 1982, DANCOOP les otorgo su personería jurídica.

La Cooperativa en el año 2005 cuenta con un total de 162 vehículos y presta el servicio de transporte con 15 rutas abarcando gran parte de la ciudad de Valledupar.

Luego en el año 2007 se presenta una reducción en el número de vehículos, llegando al total de 28 vehículos en su parque automotor, debido al incremento de la prestación del servicio ilegal de transporte. En el año 2012 se incrementó llegando a 72

vehículos y en el año 2013 contaba con un parque automotor de 66 vehículos con los cuales prestaba el servicio haciendo los recorridos mediante 5 rutas, los cuales se relacionan a continuación:

Cuadro No. 3. Rutas prestadas por COOTRAUPAR

RUTA No.	RECORRIDO
01	HOSPITAL – GARUPAL – NEVADA – REFUGIO - LAS ROCAS Calle 21 – Carrera 13 – Carrera 12 – Calle 21 – Glorieta Hernando de Santana – Carrera 7 A – Galería – centro – Calle 17 – Colegio Loperena – Carrera 11 – Calle 16 A – Carrera 12 – Calle 16 – Carrera 14 – Calle 16 – Hospital – Glorieta La Mulata – Calle 16 – Carrera 20 _ Calle 11 – Garupal – Carrera 30 – Calle 9 B – Carrera 32 – Calle 9 – Divino Niño – Carrera 38 – Calle 7 E – Carrera 39 – Nevada – Calle 5 E – Carrera 40 – Urbanización El Refugio – Calle 5 – Altos de Comfancesar – La Castellana – Carrera 41 – Las Rocas del Valle – Calle 5 – Carrera 48 – Nevada – calle 6
04	SICARARE – OLIMPICA – ESPERANZA – NEVADA - BELLO HORIZONTE Calle 21 –Carrera 13 – Carrera 12 – Mercado – Calle 21 – Glorieta Hernando de Santana – Calle 21 – Diagonal 20 B Bis – Sicarare – Carrera 4 A – Calle 19 B – Kennedy – Carrera 7 A – Galería – Centro – Calle 17 – Carrera 11 – Colegio Loperena – Calle 16 A – Carrera 12 – Calle 16 – Gobernación – Diagonal 21 – Olímpica – Transversal 18 – Urgencias del Hospital – Glorieta de los Gallos – Carrera 19 – Glorieta María Mulata – Éxito – Carrera 19 – SENA – Calle 7 – Carrera 25 – Calle 7 A – Esperanza – Carrera 23 – Calle 6 – Alta Gracia – Nevada – Carrera 48 – Calle 5 – Carrera 49 - Calle 4 – Carrera 52 – Bello Horizonte – Calle 5 C – Carrera 51 – Calle 5 F – Carrera 49 – Calle 6
07	URB. LOS MAYALES – BARRIO LOS MAYALES – U.P.C. SABANAS – ALAMOS II – MARIA CAMILA SUR – VILLA DARIANA

	Calle 21 – Carrera 13 – Carrera 12 – Mercado – Carrera 16 – Calle 31 – Urb. Los Mayales – Carrera 4 H – Calle 34 – Barrio Los Mayales – Carrera 4 – Villa del Rosario – Calle 21 – San Jorge – Glorieta Hernando de Santana – Carrera 7 A – Centro – calle 17 – Carrera 11 – Calle 16 A – Colegio Loperena – Carrera 12 – calle 16 – Gobernación – Diagonal 21 – Glorieta Los Músicos – Diagonal 21 – U.P.C. Sabanas – Carrera 30 – calle 20 B – Urbanización Álamos II – Calle 19 A – María Camila – Carrera 34 B1 – Villa Dariana Primera Etapa Calle 21 – Carrera 37 – Villa Dariana segunda etapa
11	BARRIO 12 DE OCTUBRE – TRANSVERSAL 23 – U.P.C. SABANAS Calle 21 – Carrera 13 – Carrera 12 – Mercado – Carrera 16 – Calle 28 – Villa del Rosario – Carrera 4 – Calle 19 B – Kennedy – Carrera 7 A – Galería – centro – Calle 17 – Colegio Loperena – Carrera 11 – Calle 16 A – Carrera 12 – Calle 16 – Gobernación – Carrera 14 – Calle 16 – Hospital – Glorieta María Mulata – Calle 16 – Las Flores – Dangond – La Popa – Transversal 23 – Fundadores – Diagonal 21 – Carrera 30 – U.P.C Sabanas – Calle 18 B – Carrera 31 – Calle 18 A – Manantial – Transversal 29 – Calle 18 B
13	CENTRO – OLIMPICA – TERMINAL DE TRANSPORTES – PANAMA – SAN FERNANDO – CARRERA 9 Calle 21 – Carrera 13 – Carrera 16 – calle 19 D – Carrera 12 – Calle 20 – Carrera 16 – Mercado – Calle 21 – Glorieta Hernando de Santana – Carrera 7 A – Galería – Centro – Calle 17 – Carrera 11 – Calle 16 A – Colegio Loperena – Carrera 12 – Calle 16 – Gobernación – Diagonal 21 – Glorieta Los Músicos – Carrera 18 D – Glorieta El Indio – Terminal de Transportes Intermunicipal – Carrera 12 – Calle 39 – Urbanización Panamá – Carrera 6 Bis – Urbanización San Fernando – Calle 47 – Carrera 7 – Calle 45

Fuente: Elaboración propia

De acuerdo a la ruta de los recorridos transportan a los pasajeros, quedando de la siguiente manera:

Cuadro No. 4. Promedio pasajeros transportados / día. COOTRAUPAR:

No de la ruta	No. de vehículos/ruta	Promedio pasajeros/ruta	Total pasajeros/día
01	15	270	4050
04	15	260	3900
07	14	240	3360
11	13	240	3120
13	9	200	1800
TOTAL			16.230

Fuente: Elaboración propia

TRANSPORTE EL CACIQUE LTDA. TRANSCACIQUE LTDA.

Empresa de carácter limitada creada mediante escritura pública 04935 del 6 de diciembre de 1989 en la Cámara de Comercio de la ciudad de Valledupar. Teniendo como único propietario al señor Luis Solano, el cual vislumbró el crecimiento de la ciudad y palpó la necesidad de la ciudadanía para transportarse dignamente dentro de la ciudad, dio inicio a las operaciones con un parque automotor de aproximadamente 30 vehículos, los cuales eran buses grandes de doble llantas.

Luego de fallecer el señor Luis Solano, en el año 1996, la familia se hizo cargo de la empresa y esta tuvo un decrecimiento en su parque automotor; después de un tiempo se nombra como administrador al señor Fabián Tatis Solano, quien lidera alianzas y abre las puertas a inversionistas buscando ampliar la capacidad transportadora, logrando tener 86 vehículos disponibles para hacer los recorridos mediante 6 rutas autorizadas, las cuales despachaban los automotores con una frecuencia de 5 o 6 minutos.

Las rutas que se realizaban para prestar el servicio de transporte de pasajeros eran las siguientes.

Cuadro No. 5. Rutas iniciales de la empresa TRANSCACIQUE

RUTA	RECORRIDOS
1	Terminal – Villa del Rosario – Centro – Garupal – Divino Niño – La Nevada – retorno por Villa del Rosario – mercado (esta ruta tiene aproximadamente 32 Kms) 350 pasajeros diarios por vehículos (en 9 recorridos) 15 vehículos = 5.250 pasajeros diarios
2	Sicarare – Centro – Olímpica – Los Manguitos – Sena – Tres Postes – UPC Hurtado 320 pasajeros diarios por vehículos (en 9 recorridos) 14 vehículos = 4480 pasajeros diarios
3	Centro – Garupal – Divino Niño – La Nevada 280 pasajeros diarios por vehículos (en 10 recorridos) 13 vehículos = 3640 pasajeros diarios
4	Mercado – Centro – Olímpica – Fundadores – Transversal 23 – Primero de Mayo – Mareigua – Rincón de Ziruma – Don Carmelo 320 pasajeros diarios por vehículos (en 9 recorridos) 15 vehículos = 4.800 pasajeros diarios
5	Sicarare – Centro – Olímpica – Av. Simón Bolívar – Terminal – Coolesar – 7 de agosto – UPC Sabanas – Manantial – Garupal – Instpecam – UPC Hurtado 320 pasajeros diarios por vehículos (en 9 recorridos) 15 vehículos = 4.800 pasajeros diarios
6	Mayales – Centro – Hospital – Terminal de Transporte – Don Carmelo – Mareigua 350 pasajeros diarios por vehículos (en 9 recorridos) 16 vehículos = 5.600 pasajeros diarios

Fuente: Elaboración propia

En el mismo año comenzó a decrecer el número de personas transportadas debido a la prestación del servicio informal en motos, taxis y automóviles particulares. Los propietarios de los vehículos prestadores del servicio de transporte urbano en la ciudad de Valledupar no eran grandes capitalistas no pudieron sostener esta situación, la de mantener los vehículos a pérdida, y es cuando la empresa toma medidas en el despacho de los buses que realizaban los recorridos e incrementó el tiempo de despacho a 9 o 10 minutos.

Algunos propietarios retiraron los vehículos afiliados a la empresa, la gran mayoría tomaron esta decisión, quedando algunos vehículos, aquellos que no se encontraban aptos para la prestación del servicio. Esta situación permaneció hasta el año 2007. En los años 2007 y 2008 la empresa contaba con un parque automotor de 19 vehículos.

En el año 2009 hasta 2013 la administración municipal en articulación con la policía Nacional y la Oficina de Transito se iniciaron las restricciones a el transporte ilegal y el transporte se comenzó a reactivar nuevamente el servicio.

En el mes de noviembre de 2011 se vende la razón social, internamente se reestructuró la ruta 6 ampliándola para llegar a los nuevos barrios que surgieron en la parte sur oriental de la ciudad, de igual modo, la ruta 1 fue ampliada.

En el año 2013, la empresa contaba con 35 vehículos y 3 rutas (1, 5 y 6).

Cuadro No. 6. Rutas de transporte prestadas por la empresa TRANSCACIQUE año 2013

RUTA	RECORRIDOS
1	Terminal – Villa del Rosario – Centro – Garupal – Divino Niño – La Nevada – retorno por Villa del Rosario – mercado (esta ruta tiene aproximadamente 32 Kms) 350 pasajeros diarios x vehículos x 9 recorridos 15 vehículos = 5,250
5	Sicarare – Centro – Olímpica – Av. Simón Bolívar – Terminal – Coolesar – 7 de agosto – UPC Sabanas – Manantial – Garupal – Instpecam – UPC Hurtado 320 x 9 15
6	Mayales – Centro – Hospital – Terminal de Transporte – Don Carmelo – Mareigua 350 x 9 16

Fuente: Elaboración propia

Cuadro No. 7. Promedio de pasajeros transportados por día. Empresa TRANSCACIQUE

No de rutas	No de vehículos / ruta	Promedio pasajeros por ruta	Total pasajeros transportados por día
1	13	270	3.510
5	3	260	780
6	19	270	5.130
TOTAL			9420

Fuente: Elaboración propia

De acuerdo al estudio realizado por la Secretaria Municipal de Tránsito y Transporte en el año 2010 las empresas transportaban 12'302.400 pasajeros, las cuales contaban con un parque automotor de 282 vehículos.

Cuadro No. 8. Total, pasajeros transportados en el año 2010 por el servicio de transporte colectivo urbano legal de pasajeros en Valledupar y su participación en el total de personas transportadas en la ciudad.

TIPO DE SERVICIO	PASAJEROS POR AÑO 2010	% PARTICIPACIÓN
Colectivo	12'302.400	9,17

Fuente: Secretaria Municipal de Tránsito y Transporte de Valledupar.

En el año 2014, las empresas prestadoras del servicio contaban en su totalidad con 179 vehículos en el parque automotor, con 14 rutas, las cuales transportaban diariamente 46.740 pasajeros.

Cuadro No. 9. Pasajeros por entidad prestadora del servicio

ENTIDAD TRANSPORTADORA	No. DE BUSES	PASAJEROS/DIA	PASAJEROS/AÑO (2012)
COOTRANSCOLCER LTDA.	78	21.060	
COOTRAUPAR	66	16.230	
TRANSCACIQUE	35	9.420	
TOTAL	179	46.740	16.826.400

Fuente: Jefes de Ruta de las empresas prestadoras del servicio.

Los anteriores datos muestran como durante los años 2010 al 2014, en vez de aumentar el número de vehículos proporcionalmente al incremento poblacional, el parque automotor de las empresas prestadoras del servicio disminuyó, lo que quiere decir que no se cubrió la totalidad de la demanda en el servicio, y la parte cubierta, se hizo a costa de una menor comodidad para el pasajero, dado que con menos parque automotor (aprox. 36% menos), se transportó una mayor cantidad de pasajeros (aprox. 27% más).

Por lo anterior, en la ciudad durante ese periodo, existe situación desfavorable en la movilidad de los habitantes que utilizan el servicio de transporte público urbano, por la ineficiencia del mismo, deficiencia y el mal estado de los vehículos en la prestación del servicio público de transporte.

A partir del año 2008, las empresas prestadoras del servicio utilizaron la estrategia de dividirse la ciudad en tres grandes zonas, para no competir entre ellas y

lograr mantenerse vigentes en el mercado del transporte. Únicamente convergen en las arterias principales.

Lo anteriormente expuesto muestra como las empresas prestadoras del servicio, tal vez por falta de visión, no aprovecharon los años de auge de su actividad para modernizar el parque automotor y la infraestructura de cada entidad. Es así, como la etapa de declive de la actividad les sorprendió con un parque automotor bastante obsoleto y sin recursos para renovarlo y poder competir, con base en la calidad del servicio, con las nuevas modalidades de transporte informal que entraron en pleno apogeo. A menor parque automotor, menor posibilidad de cubrir las rutas con una frecuencia que motivase a los potenciales usuarios del servicio a decidirse por éste, en vez de utilizar el transporte informal u otras modalidades de transporte individual o colectivo. A menor cantidad de pasajeros transportados, menores utilidades para el transportador y menores posibilidades de ahorrar para renovación de los vehículos. Este círculo vicioso conllevó que durante los años 2011 al 2014 se agudizase la crisis de las empresas prestadoras del servicio al punto de encontrarse en una situación que no podrían solucionar por si solas, sin la intervención de las entidades del Estado.

6.3 Transporte Informal (ilegalidad)

En el municipio de Valledupar esta modalidad de transporte, el mototaxismo (no reconocida legalmente) se inicia aproximadamente entre los años 2007-2008 en la administración de Ciro Arturo Pupo Castro. Lo anterior, debido a la deficiente prestación del servicio público urbano en la ciudad, al alto índice de desempleo y al hecho de que la ciudad acogiese a gran cantidad de desmovilizados de grupos paramilitares, en su mayoría personas ávidas de una actividad económica que les permitiese subsistir en las nuevas condiciones, quienes encontraron en el transporte informal, especialmente el realizado en motos, una alternativa de solución a la

problemática social que vivían los habitantes de la ciudad, convirtiéndose de esta manera en competencia para las empresas prestadoras del servicio.

Además, el índice de desempleo que enfrentaba la ciudad de Valledupar fue un factor causante del incremento de la actividad informal denominada mototaxismo, ya que actualmente, de acuerdo al estudio realizado a mediados del año 2012 por la Secretaría Municipal de Tránsito y Transporte de la ciudad de Valledupar (SMTTV) aproximadamente 5.475 familias derivaban sus ingresos de esta actividad. Se trata de personas que no tienen oportunidades laborales, y debido a esta situación optan por la facilidad de adquisición del vehículo y la independencia laboral. A esta situación se suma la reinserción de los grupos armados, que se encontraban en la zona, los cuales se reintegran a la sociedad con la intención de cambiar su estilo de vida, encontrándose con una incertidumbre económica deseando el poder realizar alguna actividad que les provea el sustento diario de sus familias. Muchas de estas personas reinsertadas sustentan a sus familias mediante la actividad denominada mototaxismo.

La ventaja competitiva de estos prestadores informales del servicio es la rapidez en el traslado de los usuarios, además de llevarlos directamente al sitio requerido con la modalidad puerta a puerta.

La ley 769 de 2002 o Código Nacional de Tránsito Terrestre establece sanciones para el conductor de una motocicleta por prestar un servicio no autorizado, sanciones que van desde la multa, hasta la inmovilización del vehículo y la suspensión o cancelación de la licencia de conducción. Más tarde, en 2006, ante el fenómeno del mototaxismo, la legislación colombiana expidió el decreto 2961, "Por el cual se dictan medidas para controlar la prestación del servicio público de transporte en motocicleta", el cual establece a los alcaldes la obligación de sancionar con un SMLMV de multa e inmovilización de cinco días a quien ejerza el mototaxismo⁶.

⁶ <http://notiagen.wordpress.com/2011/08/16/mototaxismo-una-realidad-social/>

Con respecto a lo anterior se cita el siguiente fragmento de la página de Internet "Facebook-Valledupar publicado el 30 de marzo de 2009:

“Debido a problemas económicos, a falta de empleo y la poca inversión social aunado a la gran corrupción administrativa del departamento, se ha ido acrecentando el fenómeno denominado como Mototaxismo, las empresas de buses que cubrían la ciudad capital de Valledupar han ido desapareciendo, dejando a los mototaxistas como el principal medio de transporte de la ciudad, hay que destacar que la administración municipal ha hecho todo lo posible por acabar este problema, como ejemplo está el decreto del día sin moto que prohíbe el uso de medios motorizados a la ciudadanía todos los miércoles.”⁷

Además del servicio prestado por los mototaxistas, de igual forma se encontraba la modalidad de vehículos particulares y taxis prestadores del servicio de transporte colectivo, los cuales recogen a los pasajeros teniendo en cuenta las rutas de los vehículos autorizados, al mismo precio.

Estos vehículos presentan sostenibilidad en el mercado debido al valor agregado en el servicio que se presta, como la seguridad en accidentabilidad, comodidad y rapidez en el transporte. La modalidad utilizada por los taxis de servicio público para el transporte de pasajeros es difícil de detectar cuando realizan la actividad de piratería, debido a la legalidad que los ampara para la prestación del servicio, por su objeto social

De acuerdo a información recolectada por la SMTTV, los modos de transporte ilegal se clasifican en:

Cuadro No. 10. Modalidades de transporte informal

⁷ <http://www.facebook.com/pages/Valledupar-Cesar-Colombia/62207778631?sk=info>

TIPO DE VEHICULO	CANTIDAD ESTIMADA	PASAJEROS/AÑO
MOTO	5.475	44.343.552
VEHICULO PARTICULAR	202	639.936
TAXI	43	136.224

Adaptado por los autores en forma, mas no en cifras.

De acuerdo a las entrevistas realizadas a los jefes de rutas de las diferentes empresas prestadoras del servicio, la mayor competencia se veía reflejada en la modalidad del mototaxismo. Lo cual coincide con los datos estadísticos establecidos por la SMTTV.

6.4 CRECIMIENTO POBLACIONAL

Según el Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE en el censo 2005, el Municipio de Valledupar contaba con una población de 354.449 habitantes⁸, de acuerdo a estas proyecciones, para el año 2010 se contaría con una población de 403.414 habitantes y según el Plan de Desarrollo 2012-2015 “Hacia la transformación de Valledupar”, en el año 2012 la ciudad contaría con una población de 433.414 habitantes.

La ciudad de Valledupar creció de forma acelerada en los últimos años. Este hecho fue atribuido en parte al desplazamiento de personas víctimas de la violencia vivida en nuestro país, que se han visto obligadas a dejar sus lugares de origen en busca de mejores oportunidades y salvaguardando sus vidas, de acuerdo al Plan de Desarrollo

⁸ <http://www.venio.info/pregunta/cuantos-habitantes-tiene-valledupar-cesar-16099.html>

2012-2015 “Transformando a Valledupar”, se estimó que el número de personas afectadas por el conflicto que se radicaron en la ciudad, ascendió a 75.704. Es por ello que al haber más número de habitantes con la necesidad de transportarse y el no aumento del número de vehículos de transporte público urbano que cubran la demanda existente estos se ven obligados a utilizar el transporte informal como las motos taxis, vehículos particulares y taxi-colectivo.

6.5. EXPANSIÓN URBANÍSTICA

De acuerdo al Plan de Ordenamiento Territorial (POT), cuya última actualización data del año 2008-2011, la ciudad tuvo en los últimos 15 años una expansión urbanística del 70%. Incremento este causado en parte por el surgimiento de barrios ilegales, clasificados en los estratos 1 y 2⁹, barrios y asentamientos humanos muy poblados, cuyos habitantes son los usuarios más asiduos del servicio de transporte público urbano, por la carencia de un vehículo propio.

Lo anterior, conllevó que las rutas cubiertas por las empresas prestadoras del servicio público urbano fueran insuficientes en cuanto no abarcaban el 100% del perímetro urbano. Los largos periodos de tiempo que duran los recorridos hacia los sitios de destino y de espera para abordar las diferentes rutas, se constituyen en factores que desmotivan a los potenciales usuarios del servicio.

Esta situación generó la necesidad de los habitantes a transportarse en los vehículos que ofrecen el servicio de transporte informal, lo cual, les brinda rapidez,

⁹ http://valledupar-cesar.gov.co/apc-aa-files/64373766346561646230656263386635/POT_estrategia.pdf

servicio puerta a puerta, comodidad y al mismo precio de la tarifa de transporte habitual.

En entrevista realizada a la Directora Nacional de la Cámara Colombiana de Construcción “CAMACOL” en la Primera Asamblea seccional realizada en esta ciudad, comentó lo siguiente:

“Valledupar tiene más posibilidades de expansión, pero para ello debe, definir de manera urgente su Plan de Ordenamiento Territorial. Esta ciudad tiene una particularidad enorme, es de las ciudades mejor planificada de los años 70, grandes vías, arborizada, proyecto importante, tiene una estructura urbana que soporta esa densificación y el alcalde Fredy Socarás Reales es un trabajador incansable, que quiere sacar adelante esta ciudad y tiene como meta principal revisar el Plan de Ordenamiento Territorial, POT y está cogiendo el camino correcto”.

Dijo además: “que la revisión debe ser basada en estudios para que haya una información adecuada e idónea para tomar las decisiones que se requieran en el POT, teniendo los temas de movilidad, infraestructura de servicios públicos, de transporte, de equipamiento y sobretodo, tener claro cuáles son las áreas a proteger para que esas sean las determinantes de ordenamiento y que la ciudad se proyecte a largo plazo.”¹⁰

6.6 FALTA DE PLANEACIÓN E INDIFERENCIA ESTATAL

La problemática siempre fue vista por las administraciones municipales como si obedeciese única y exclusivamente al irrespeto por las normas que regulan el

¹⁰ <http://www.maravillastereo.com/portal/index.php/valledupar1/item/2163-urge-revision-general-del-pot-en-valledupar>

transporte público de pasajeros, ignorando los demás factores incidentes en la crisis del transporte público. Aún vista y tratada la problemática desde ésta perspectiva, las decisiones tomadas por las diferentes administraciones en materia restrictiva no fueron eficaces para frenar el progresivo aumento del transporte ilegal y proteger con ello a las empresas prestadoras del servicio en forma legal. Lo anterior, por tratarse de objetivos y metas poco viables en las condiciones económicas, sociales, culturales y políticas de la ciudad.

Caso concreto, en la administración de Luis Fabián Fernández, se dio a conocer una serie de restricciones, si bien es cierto, la crisis cada día se acrecentaba y en aras de controlar el fenómeno denominado Mototaxismo y reactivar el servicio formal de transporte, se expidieron decretos, los cuales se relacionan a continuación:

- Decreto de la Alcaldía de Valledupar, Cesar, el cual prohíbe, de lunes a viernes durante todo el día el tránsito de motocicletas con acompañante hombre mayor de 14 años.
- Decreto 000277 de 2012: Restringir la circulación de motocicletas, motociclos y moto triciclos, cualquiera que sea su cilindraje, en la ciudad los días viernes, sábados, domingos y festivos, en el horario comprendido entre las 11:00 p.m. y las 4:00 a.m. del día siguiente.¹¹
- Día sin moto: Decreto por el cual se prohíbe la circulación de motos el día miércoles en la ciudad de Valledupar.

¹¹ <http://valleduparnoticias.co/2012/06/08/alcaldia-de-valledupar-restringe-circulacion-de-motocicletas-para-disminuir-accidentalidad/>

- Restricción en algunas calles céntricas: La circulación de toda clase de motocicletas en días hábiles, incluido el sábado, será entre las 6 de la mañana y las 7 de la noche. Comprende la calle 16, la carrera 14 y la diagonal 16 entre la glorieta María Mulata, la Gobernación del Cesar y la plaza Alfonso López, hasta su intersección con la carrera 4, al igual que en la carrera 9 entre las calles 17 y 12.¹²
- Decreto 056 del ocho de febrero de 2011, el alcalde Luis Fabián Fernández prohibió la circulación de motocicletas de cualquier cilindraje, mototriciclos y motocarros, por el territorio de Valledupar, los sábados 12, 19 y 16 de febrero, al igual que el sábado cinco y el domingo seis de marzo, en el horario de una de la tarde a ocho de la noche¹³

Con respecto a lo anterior se cita el siguiente fragmento de la página de Facebook-Valledupar:

“Debido a problemas económicos, a falta de empleo y la poca inversión social aunado a la gran corrupción administrativa del departamento, se ha ido acrecentando el fenómeno denominado como Mototaxismo, las empresas de buses que cubrían la ciudad capital de Valledupar han ido desapareciendo, dejando a los mototaxistas como el principal medio de transporte de la ciudad, hay que destacar que la administración municipal ha hecho todo lo posible por acabar este problema, como ejemplo está el decreto del día sin moto que prohíbe el uso de medios motorizados a la ciudadanía todos los miércoles.”¹⁴

¹² <http://www.elpilon.com.co/inicio/mototaxistas-rechazan-decreto/>

¹³ <http://www.vanguardiavalledupar.com/cesar/valledupar/5961-alcalde-decreto-sabados-sin-motos>

¹⁴ <http://www.facebook.com/pages/Valledupar-Cesar-Colombia/62207778631?sk=info>

6.7 CULTURA POLÍTICA REGIONAL

Los líderes de los grupos políticos locales de Valledupar y el Cesar, en su mayoría, abordan la implementación de las políticas públicas desde una perspectiva egoísta, anteponiendo el interés de sus colectivos por el poder que representa el manejo de los recursos públicos por encima de los intereses de las mayorías de ciudadanos afectados por problemáticas que requieren de la intervención e inversión del estado para su solución. En el caso de la crisis del transporte público colectivo urbano en la ciudad, la implementación del SETP en la ciudad de Valledupar se ha visto obstaculizada por la incompatibilidad entre los intereses de mandatarios del orden municipal y departamental, lo cual ha retardado la toma de decisiones definitivas para la ejecución a nivel local de la política pública de la orden nacional diseñada para solucionar la crisis del transporte público urbano colectivo de pasajeros.

7. IDENTIFICACIÓN Y ANALISIS DEL TRATAMIENTO DADO POR LOS CUATRO GOBIERNOS LOCALES (2004 – 2015) A LA PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE VALLEDUPAR, ESTABLECIENDO LAS PRINCIPALES DECISIONES Y ACCIONES DE CADA ADMINISTRACIÓN, SU OPORTUNIDAD Y EFICACIA.

A continuación, se relacionan las administraciones locales de la ciudad de Valledupar de los años 2004 al 2015.

Cuadro No 11. Mandatarios del Municipio de Valledupar año 2004-2015

MANDATARIO	PERIODO REAL DE GOBIERNO
CIRO ARTURO PUPO MARTINEZ	1 de enero de 2004 al 31 de diciembre de 2007
RUBEN ALFREDO CARVAJAL RIVADENEIRA	1 de enero de 2008 al 5 de agosto de 2009 (por destitución)
LUIS FABIAN FERNANDEZ MAESTRE	13 de octubre de 2009 al 31 de diciembre de 2011
FREDYS SOCARRAS REALES	1 de enero de 2012 hasta 2015

Fuente: Elaboración propia

7.1. ANÁLISIS DE LA GESTIÓN DESARROLLADA EN LA ADMINISTRACIÓN LOCAL DE CIRO ARTURO PUPO CASTRO: 2004–2007 EN LO REFERENTE A TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASAJEROS.

7.1.2. CONTENIDO DEL PLAN DE DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE VALLEDUPAR 2004–2007 “PROYECTO DE VIDA” EN LO REFERENTE A TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASAJEROS.

El Plan de Desarrollo 2004-2007 denominado “Proyecto de Vida”, presentado por CIRO PUPO MARTINEZ, en el punto de Desarrollo Urbanístico, Infraestructura vial, sistema de transporte y vivienda social, se encuentra estipulado en el subtema Sistema de Transporte.

“En materia de transporte el municipio comienza a denotar congestión vehicular, habida cuenta del crecimiento del parque automotor y la reducida capacidad vial, urgiendo ajustes del plan centro y el POT para mejorar la relación del tránsito y la ocupación del espacio público; al igual, pesa la escasa dotación vial y la limitada capacidad administrativa correspondiente.

Esta intensificación del parque automotor causa, cada vez más, un impacto directo y relevante en el estado de la red vial, la que en general manifiesta un regular estado con tendencia al deterioro; aspecto que se vería mayormente afectada al destinar a otros fines parte de los exiguos recursos que provienen de la sobretasa a la gasolina.

A ello, cabe agregar el deficiente y contradictorio estado de la señalización vial urbana, con cubrimiento vertical del 60% y falta de semaforización en cinco intersecciones estratégicas, lo que representa riesgos para el tráfico. En tanto, por la limitada capacidad técnica y operativa en la administración municipal, la atención se

centra en el mantenimiento y ensanchamiento de vías prioritarias, sin una solución adecuada de continuidad. A su vez, en lo operativo se cuenta con un número de reguladores menor al requerido para una eficiente organización del tránsito, condición que tiene efecto directo en **la cada vez mayor informalidad de los servicios de transporte** y la alta accidentalidad que registramos, producto esencialmente de fallas humanas, cultura vial viciosa e irrespeto a las normas; estos efectos negativos plantean la conveniencia de realizar campañas educativas de sensibilización y concientización de manera sostenible, y complementariamente acciones de señalización, incremento en cobertura de semaforización, fortalecimiento del control vial y aplicar adecuadamente la fase del proyecto de movilidad del POT. (Sombreado fuera de texto).

Para la atención del transporte público urbano se dispone de 39 rutas que cubren el 88,4% de los barrios de la ciudad, con una aceptable intensidad del servicio y un diseño simétrico en la relación ruta/usuario. La mayor parte de las áreas no asistidas se encuentran próximas a la zona centro de fácil acceso al servicio, por lo que propiamente no justifica la habilitación de itinerarios, en tanto, algunas zonas retiradas que si lo justificasen, no son objeto de atención por el mal estado de las vías de acceso y la inseguridad existentes.

El cubrimiento a las zonas rurales se realiza con respuestas inadecuadas a la demanda-transporte informal-, tanto para el transporte de carga como de pasajeros, al mismo tiempo los destinos nacionales los cubren directamente empresas con un parque automotor apropiado en número, condiciones, frecuencia y oportunidad, no obstante, surge paralelamente el transporte informal, representando riesgos en pérdida de alguna ruta formalmente asignada, situación que es imputable a la inoperancia en la regulación del transporte intermunicipal.”

Cuadro No. 12. Diferentes tipos de empresas de transporte público urbano de pasajeros de Valledupar por tipo de empresa con cantidad de vehículos y rutas que cubren (las que aplican).

EMPRESAS DE TRANSPORTE PUBLICO			
Tipo de Empresas	Transporte Municipal		
	No Vehículos	Rutas	Total Empresas
Individual Tipo Taxi	1.931	0	6
Colectivo Urbano	452	39	3
Colectivo Rural	40	0	1
Taxis individuales	129	0	0
TOTAL	2.552	39	10

Fuente: Secretaría Municipal de Tránsito y Transporte de Valledupar. 2004.

El transporte local, se complementa con la participación de tres empresas de aviación que realizan vuelos aéreos de frecuencia diaria, directos a Bogotá y Barranquilla, y posterior trasbordo a otros centros nacionales o internacionales a través de un aeropuerto internacional que opera permanentemente.”¹⁵

¹⁵ Plan de Desarrollo del municipio de Valledupar 2004-2007

7.2.1. OBSERVACIONES A LA GESTIÓN DESARROLLADA EN LA ADMINISTRACIÓN LOCAL DE CIRO ARTURO PUPO CASTRO: 2004–2007 EN LO REFERENTE A TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASAJEROS.

La crisis del transporte público urbano en el municipio de Valledupar, se gesta y comienza a desarrollarse a mediados de la década pasada, en el gobierno de Ciro Arturo Pupo Castro, debido a las deficiencias en la prestación del servicio público urbano y el auge del transporte informal, especialmente la modalidad de mototaxismo, fenómeno que llegaría a incidir enormemente en la profundización de la crisis del transporte formal, lógicamente, aunado a las condiciones técnico-económicas en que venían funcionando las empresas de transporte público formal.

Desde el mismo Plan de desarrollo de la administración de Ciro Pupo Castro (2004-2007), se evidencia que respecto al transporte público colectivo dicha administración partió de la premisa que todo estaba funcionando bien y no había motivos para dedicar esfuerzos a diseñar y aplicar una política pública local al respecto. Si bien, en lo relativo al transporte público, el citado Plan hace referencia a la informalidad, le resta relevancia, denotando que no la considera una amenaza para el transporte formal.

Tomando como base solo la cantidad de vehículos que conformaban el parque automotor de las entidades encargadas de prestar el servicio de transporte público urbano en la ciudad, la cantidad de rutas y el porcentaje del perímetro urbano de la que éstas cubrían e ignorando la experiencia del fenómeno del mototaxismo en otras ciudades con perfil similar a Valledupar, la administración de Ciro Pupo Castro, subestimó dicho fenómeno, el cual al principio de su periodo de gobierno era incipiente, pero existían ya suficiente elementos de juicio para prever que dicha modalidad de transporte informal podía constituirse en una fuerte amenaza para el

transporte formal, el cual se prestaba ya en complicadas condiciones debido al envejecido parque automotor.

Prueba que a principios de la segunda mitad de la década pasada era notorio la amenaza que representaba el mototaxismo para el transporte urbano legal es que el gobierno nacional se vio obligado a, mediante el decreto 2961 del 04 de septiembre de 2006, ordenarles a los alcaldes de municipios y distritos tomar medidas necesarias para restringir la circulación de motocicletas y facultarlos para implementar dichas medidas por periodos hasta de un año. Lo anterior, en respuesta a la situación de ciudades donde el fenómeno del mototaxismo ya amenazaba la viabilidad financiera del transporte formal.

7.2.2. ANÁLISIS DE LA GESTIÓN DESARROLLADA EN LA ADMINISTRACIÓN LOCAL DE RUBÉN ALFREDO CARVAJAL RIVADENEIRA 2008 –2011 EN LO REFERENTE A TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASAJEROS.

7.2.2.1. CONTENIDO PLAN DE DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE VALLEDUPAR 2008-2011 “VALLEDUPAR TE QUIERO” RUBÉN ALFREDO CARVAJAL RIVADENEIRA EN LO REFERENTE A TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASAJEROS.

Pese a ser elegido para el periodo 2008-2011, el referido mandatario solo administró hasta el 5 de agosto de 2009, siendo destituido y debiendo abandonar el cargo por haberse legalmente demostrado inhabilidad en su elección. Motivo por el cual se convocó a nuevas elecciones y resultando elegido Luis Fabián Fernández Maestre para terminar el correspondiente periodo de gobierno.

En lo relativo al transporte público urbano el Plan de Desarrollo de Rubén Carvajal Rivadeneira establece:

PROGRAMA N° 22. MOVIBILIDAD Y DESARROLLO VIAL.

OBJETIVO: Diseño de alternativas en materia de movilidad y puesta en marcha del Sistema Estratégico de Transporte Público Colectivo (SETP).

ESTRATEGIA: Se articularán las infraestructuras existentes para ofrecer una adecuada red de movilidad, integrando y comunicando los diferentes sectores de la ciudad, de tal modo que se construyan espacios públicos amplios, abundantes y de calidad, en los que transcurra una cotidianidad placentera por la apropiación estética que haga de ellos la población.

METAS:

- Actualización Plan Vial y estudios de ingeniería del sistema Estratégico de Transporte Público.

- Establecer un programa permanente tendiente a cubrir el ochenta (80) % de las necesidades de señalización vertical y horizontal.

- Conformar un cuerpo de cincuenta (50) agentes de tránsito, idóneos, con programa de capacitación permanente y perfiles que respondan a la vocación turística de la ciudad.

- Creación y dotación del Centro operativo de la Secretaria de Tránsito.

- Creación y dotación del centro integral de atención (CIA).

- Control y regulación del cumplimiento de las normas de tránsito en un 70%.

- Realizar cinco (5) campañas anuales de educación vial.
- Reducir en un 80% la prestación del servicio de transporte no autorizado en el Municipio.
- Reducir en un 20% la incidencia de accidentes donde se involucren ciclistas y motociclistas.
- Reducir en un 80% el estacionamiento prohibido en la zona centro de la ciudad.
- Repotenciar el 100% de los equipos semafóricos de la ciudad y construir el 100% de la red semafórica centralizada.
- Completar el 100% de las actividades de modernización tecnológica y funcional de la Secretaría de Tránsito.
- Construir 5.000 metros cuadrados de pavimento rígido que formen parte del Proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público Colectivo.

7.2.2.2. OBSERVACIONES A LA GESTIÓN DESARROLLADA EN LA ADMINISTRACIÓN LOCAL DE RUBÉN ALFREDO CARVAJAL RIVADENEIRA: 2008 – 2011 EN LO REFERENTE A TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASAJEROS.

Al inicio del periodo de gobierno de este mandatario, era inocultable la profunda crisis del sistema de transporte público urbano en el municipio e inaplazable la necesidad de tomar medidas tendientes a su solución. Por ello, el referido

burgomaestre decidió incluir en su Plan de Desarrollo, el objetivo de iniciar las acciones tendientes a la implementación en la ciudad del Sistema Estratégico de Transporte Público – SETP, orientado por el gobierno nacional mediante documento CONPES 3167 de 2002, documento denominado “Política para mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros”.

De las metas concretas y puntuales para el referido objetivo establecidas en el Plan de Desarrollo de Carvajal Rivadeneira se resaltan aquellas tendientes a mejorar la movilidad y combatir el transporte ilegal de pasajeros en el casco urbano del municipio, en aras de fortalecer o proteger el sector formal. Se trata de las siguientes tres metas:

- Actualización Plan Vial y estudios de ingeniería del sistema Estratégico de Transporte Público.
- Construir 5.000 metros cuadrados de pavimento rígido que formen parte del Proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público Colectivo.
- Reducir en un 80% la prestación del servicio de transporte no autorizado en el Municipio.

Las primeras dos (2) metas del Plan de Desarrollo del alcalde CARVAJAL RIVADENEIRA arriba referenciadas muestran la clara intención del mandatario por empezar a adelantar las acciones necesarias para que Valledupar cumpliera los requisitos para la implementación del SETP en dicha ciudad, de Acuerdo a lo establecido por el gobierno nacional en el documento CONPES 3167 de 2002.

La tercera de las metas referenciadas es más bien muestra de la ingenuidad del burgomaestre y su pensar con el deseo al creer posible reducir en tal magnitud el

transporte ilegal, especialmente el fenómeno del mototaxismo, con la mera imposición de medidas restrictivas, las cuales si bien son necesarias, atacan solamente el irrespeto por la normatividad que regula el transporte público urbano de pasajeros, mas no el resto de factores que incidentes en la crisis del mismo en la ciudad, los cuales fueron detallados en el respectivo aparte de este trabajo. Tal visión corresponde más a un enfoque sesgada de la problemática,

Sin embargo, en el año 2008, el alcalde de la época, Rubén Carvajal, fue quien toma la iniciativa e incluyera en su plan de desarrollo decisiones y acciones concretas tendientes a la implementación en su ciudad del Sistema Estratégico de Transporte Urbano SETP.

Política a la cual le darían continuidad las siguientes administraciones locales desde sus respectivos planes de desarrollo 2010-2011 “RESULTADOS CON SEGURIDAD” de LUIS FABIAN FERNANDEZ y 2012-2015 “HACIA LA TRANSFORMACIÓN DE VALLEDUPAR” mandatario FREDY SOCARRAS REALES. Como resultado del proceso iniciado por Carvajal Rivadeneira se logra que, en el año 2010, el gobierno nacional expidiese el documento CONPES 3656 del mismo año, donde se le da viabilidad a la implementación del SETP en la ciudad de Valledupar.

Infortunadamente, debido a factores de índole disciplinario, el referido mandatario no pudo terminar su periodo de gobierno y en el municipio se debieron celebrar elecciones especiales, resultando electo el principal contradictor del destituido alcalde Carvajal Rivadeneira para terminar el respectivo periodo de gobierno para terminar el respectivo periodo de gobierno.

A la falta de credibilidad y gobernabilidad que le generaba al entonces alcalde Rubén Carvajal la acusación, de haber sido elegido ilegítimamente, se le sumaban las

diferencias políticas y estilos de gobierno con el entonces Gobernados Cristian Moreno Panezo, todo lo cual retardaron la ejecución de acciones del gobierno municipal de en extremo claves para cumplir con los requisitos que el gobierno nacional estableció a las ciudades con el perfil de Valledupar para que pudiesen acceder a la puesta en marcha del SETP. Se trata entre otras acciones, de la ejecución de obras de infraestructura, tales como la pavimentación de vías, de las cuales el caso más patente es el de la Cra. 44., entre la Glorieta el Obelisco y El terminal de Transporte, obra que no se pudo ejecutar en el periodo de gobierno de los citados mandatarios, debido a profundas desavenencias e intereses entre ellos.

Se observa a través del presente trabajo y del diario acontecer, como la cultura política y los estilos de gobierno son en el municipio de Valledupar y el Departamento del Cesar son un factor de determinante importancia en la oportunidad y eficacia de las políticas.

7.2.3. ANÁLISIS DE LA GESTIÓN DESARROLLADA EN LA ADMINISTRACIÓN LOCAL DE LUIS FABIÁN FERNÁNDEZ EN LO REFERENTE A TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASAJEROS.

7.2.3.1. CONTENIDO DEL PLAN DE DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE VALLEDUPAR 2009 – 2011 “RESULTADOS CON SEGURIDAD” EN LO REFERENTE A TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASAJEROS.

Objetivo: Iniciar el proceso de construcción e implementación del Sistema Estratégico de Transporte Masivo de Valledupar (SETMV), como una solución para eliminar los problemas de movilidad urbana, que la conviertan en una ciudad región

más competitiva, sostenible y con mayor alternativa de los flujos comerciales y sociales con el resto del departamento.

Metas de Producto.

- Estructurar y poner en marcha Un (1) Sistema Estratégico de Transporte Público Colectivo, a través de la aprobación del Documento CONPES. Definir el Convenio de Cofinanciación Nación-Dpto.-Municipio e implementar el Ente Gestor.
- Ejecución de un Plan Vial a desarrollar con las diferentes fuentes de financiación con que cuenta el municipio de Valledupar.
- Gestionar recursos para la implementación de un (1) Sistema Estratégico de Transporte Masivo para el municipio de Valledupar (SETMV).

Subprograma 3.2. Infraestructura Vial.

Objetivo: Mejorar la infraestructura vial del municipio en la parte urbana y áreas rurales que permita avanzar en un modelo de movilidad de mayor competitividad, con el propósito de integrar el espacio público, el equipamiento urbano y la estructura en un solo contexto.

Metas de Producto.

- Mantener 30.000 metros cuadrados de vías urbanas pavimentadas.
- Mantener 10 kilómetros de vías urbanas no pavimentadas.
- Mantener y recuperar 20 kilómetros de vías terciarias.

- Pavimentar 12 kilómetros de vías urbanas.
- Pavimentar por autogestión comunitaria 40.000 metros cuadrados de vías urbanas.
- Intervenir 6.000 M² de andenes del Plan Centro.
- Intervenir 4000 ML de bordillos del Plan Centro.
- Realizar un (1) Estudio de actualización del Plan Vial y de transporte del Municipio.

7.2.3.2. OBSERVACIONES A LA GESTION DESARROLLADA EN LA ADMINISTRACIÓN LOCAL DE LUIS FABIAN FERNÁNDEZ EN LO REFERENTE A TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASAJEROS.

Pese a que en su Plan de Desarrollo éste mandatario incluyese como un Objetivo estratégico el avanzar en el iniciar proceso de construcción e implementación del SETP en su ciudad (entonces denominado Sistema Estratégico de Transporte Masivo de Valledupar–SETMV), como una solución definitiva para los problemas de movilidad urbana, incluyendo importantes objetivos y metas concretas, de forma parecida a su antecesor, tales intenciones se difuminaron en la enmarañada red de intereses y las pésimas relaciones entre el grupo político y los adeptos del mandatario municipal con los del entonces Gobernados Cristian Moreno Panezo. Ejemplo claro de ello fueron los problemas con el nombramiento de Wissam Farad Obregón como Gerente del ente encargado de la implementación del SETP capitulo Valledupar, cuya posesión el alcalde Fernández Maestre dilató y rechazo efectuar hasta finales de su periodo de gobierno, alegando vicios de trámite en su nombramiento. Farad Obregón no fue posesionado en su cargo por el alcalde Fernández Maestre ni siquiera después de decisiones judiciales que se lo ordenaban. Es así como al no haber gerente del referido ente, no había representación legal del ente y por tanto no se pudieron adelantar las

decisiones y acciones de gobierno requeridas para avanzar en dicho proceso, tales como la creación de la fiducia para el manejo de los fondos girados al proyecto por el gobierno nacional. Esta posición de Fernández Maestre le generó incluso fricciones con entidades del gobierno nacional tales como el Departamento Nacional Planeación, el cual llegó a oficiar al entonces alcalde de Valledupar reclamándole el nombramiento del gerente del SETP de su ciudad.

En el corto periodo de gobierno de Luis Fabián Fernández se observó cómo la cultura política de la región incide enormemente en los tiempos reales de ejecución de las más importantes políticas de gobierno.

7.2.4. ANALISIS DE LA GESTION DESARROLLADA EN LA ADMINISTRACIÓN LOCAL DE FREDYS SOCARRAS REALES: 2012 – 2015 REFERENTE A TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASAJEROS.

7.2.4.1. CONTENIDO DEL PLAN DE DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE VALLEDUPAR 2012 – 2015 “HACIA LA TRANSFORMACION DE VALLEDUPAR” EN CUANTO A TRANSPORTE PUBLICO URBANO DE PASAJEROS.

CONECTIVIDAD VIAL Y TRÁNSITO

Ofrecer una adecuada red de movilidad integrada a la comunicación del municipio fortaleciendo, construyendo, adecuando, recuperando y reconstruyendo vías para conectar lo urbano y lo rural, mejorar los tiempos y el desplazamiento interno, generando oportunidades de movilidad, preservación de vías, haciendo énfasis en las estrategias de mejoramiento y re establecimiento de seguridad en las rutas del municipio.

Cuadro No. 13. Programa del Plan de Desarrollo del Municipio de Valledupar 2012 – 2015 “Hacia la transformación de Valledupar”: Conectividad Vial y Tránsito.

PROGRAMA: CONECTIVIDAD VIAL Y TRÁNSITO		
RESULTADOS ESPERADOS DEL PROGRAMA		
Objetivo	Meta de resultado al 2015	Línea base 2012
Integrar a la comunidad urbana y rural, generando mayores oportunidades de conectividad vial y movilidad con seguridad.	Disminuir en un 20% los accidentes de tránsito. Aumentar en un 30% los indicadores de personas que se movilizan en el transporte masivo público colectivo en el cuatrienio.	625 accidentes de tránsito en el 2011. 9,17% personas que se movilizan en el transporte masivo público colectivo en el cuatrienio.
Enfoque Problema	La precariedad de la infraestructura, ha obstaculizado el avance del municipio, algunas dificultades se ven reflejadas en los pocos avances de los procesos de productividad y la mínima conexión entre lo urbano y rural. Por otro lado, actualmente existen 5'179.416 pasajeros de servicios de Taxi por año (un pasajero por carrera) y 116'710.440 utilizando un medio de transporte informal, por lo cual se ha generado un alto índice de accidentalidad, contando así con un equivalente de 625 accidentes de tránsito a 2011. Fuente: Secretaría de Tránsito Municipal, Valledupar ¿Cómo Vamos? 2009 – 2010.	
Poblacional	Para todos los habitantes de Valledupar.	
Territorial	Área urbana y 25 corregimientos del municipio.	
METAS DE PRODUCTO AL 2015		

Pavimentar, mantener y/o auto – gestionar 50kms de vías terciarias en el área rural.	
Pavimentar por auto gestión 20kms de malla vial en el área urbana	
Pavimentar y/o mantener 20Kms de malla vial en el área urbana	
Gestionar la pavimentación 40kms de malla vial en el área urbana (Proyecto SETP)	
Construir 10 km de ciclo ruta	
Construir 5km de espacio público * (Pasar a metros cuadrados)	
Implementar, diseñar y dar operatividad a un Sistemas de Transporte Municipal.	
Realizar tres estudios de consultoría de proyectos.	
Diseñar e implementar un Plan de Seguridad Vial Municipal	
Formular y Adoptar el Plan de Movilidad Municipal (Conforme a los parámetros establecidos en la ley 1083 de 2006)	
Capacitar 800 estudiantes como patrulleros viales estudiantiles, en 24 instituciones educativas del municipio	
Realizar y ejecutar tres campañas educativas anuales de sensibilización sobre normatividad de tránsito dirigido a conductores y peatones en la ciudad	
Conformar 20 guías ciudadanos y pedagógicos en tránsito	
Gestión	Proyecto de Pavimentación Urbana
	Proyecto de Pavimentación Rural
	Proyecto “Transformando Mí Barrio”
	Proyecto de Mejoramiento Barrial por Auto – Gestión Comunitarias
	Movilidad, cultura ciudadana y bienestar para Valledupar con el Servicio Estratégico de Transporte Público (SETP)
	Proyecto de Valorización
	Recursos Disponibles
Institucionales: Presidencia de la República, Ministerio de Transporte, Gobernación del Cesar, Servicio Estratégico de Transporte Público (SETP)	

	Humanos: Equipo técnico de: Secretaría de Obras, Secretaría de Tránsito, Servicio Estratégico de Transporte Público, Terminal de Transporte
	Físicos: Maquinaria pesada
	Financieros: Estructuración financiera del Servicio Estratégico de Transporte Público (SETP), recursos propios, estampillas de tránsito, Proyecto de Valorización
MARCO PARA LA ARTICULACION CON LAS POLITICAS NACIONALES	
Plan Nacional de Desarrollo “Prosperidad para Todos” - Caminos para la Prosperidad.	
Plan de Desarrollo Departamental “Prosperidad a Salvo” – Segunda Apuesta: Programa Infraestructura y Camino para la Prosperidad	
Proyecto Nacional de INVIAS - Inteligencia Vial	

Fuente: Plan de Desarrollo del Municipio de Valledupar 2012 – 2015 “Hacia La Transformación De Valledupar”

Otras acciones concretas consideradas para el logro de los propósitos del programa son:

- Diseñar e implementar estrategias de auto gestión e las zonas urbanas y rurales.
- Diseñar estrategias para la recuperación de ciclo rutas del área urbana.

- Diseñar estrategias para la legalización de transporte inter corregimiento e inter municipal.
- Realizar un convenio Inter Administrativo de cooperación con la Policía Nacional para el control de la circulación de tránsito y transporte suscrito, para apoyar y reforzar las acciones de Tránsito y cumplimiento de la ley.
- Diseñar estrategias para la legalización de Parqueaderos Municipales.
 - Diseñar estrategias para la chatarrización de flotas antiguas.
 - Realizar un convenio con el fondo de prevención vial diseñado e implementado.
 - Elaborar estrategias para disminuir el índice de accidentalidad en mototaxismo.

SISTEMA ESTRATEGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO - SETP¹⁶

“Los Sistemas Estratégicos de Transporte Público corresponden a la estrategia de Ciudades Amables consignada en el Plan Nacional de Desarrollo: “Estado Comunitario: desarrollo para todos”, los cuales buscan mejorar la prestación del servicio de transporte público colectivo en ciudades intermedias con el fin de estructurar urbes competitivas, eficientes y equitativas, que permitan a los ciudadanos tener oportunidades seguras de movilidad, bajo principios de economía.”

El Ministerio de Transporte reglamentó el transporte público colectivo para nueve ciudades de Colombia bajo la siguiente reglamentación. Decreto 3422 de 2009.

¹⁶ http://www.geoconnect.com/index.php?option=com_content&view=article&id=53&Itemid=64

Cuadro No. 14.1. Definición y elementos que conforman el Servicio Estratégico de Transporte Público

DEFINICIONES DEL SETP	ELEMENTOS DEL SISTEMA
Son sistemas basados en la operación organizada y moderna del transporte público colectivo	<ul style="list-style-type: none"> - Elementos del recaudo unificado - Centro de control semafórico - Sistema y centro de control de información de tránsito y transporte
Planeado para ciudades intermedias (250.000 y 600.000 habitantes)	<ul style="list-style-type: none"> - Terminales de cabecera - Sistema de ayuda a la explotación
Permiten reducir el número de viajes no necesarios, actuar y conservar los centros históricos, promover la formalidad empresarial, asegurar el control efectivo de la operación y facilitar la movilidad de la ciudad.	<ul style="list-style-type: none"> - Mantenimiento vial - Módulos de transferencia - Paraderos - Actuación de centros

Fuente: Decreto 3422 de 2009.

Esta reglamentación pretende reordenar el Servicio de Transporte Público embellecer las ciudades y mejorar la movilidad.

Estos son los elementos que integrados conformaran los Sistemas Estratégicos Transporte Público Colectivo SETP.

Cuadro No. 14.2. Elementos que conforman el Servicio Estratégico de Transporte Público.



Fuente: Decreto 3422 de 2009.

Direccionamiento de los SETP

- Reducir el número de viajes no necesarios
- Actuar y conservar los centros históricos
- Promover la formalidad empresarial
- Asegurar el control efectivo de la operación
- Facilitar la movilidad de la ciudad

De acuerdo a implementación de esta política pública del orden nacional tendría un costo de 235.000 millones de pesos, la cual se llevaría a cabo a través de un proyecto que solucionaría la problemática más grande que tenía Valledupar con respecto al transporte público.

El impacto de estas obras se vería reflejado en la creación de espacios para la gente, con vías renovadas que significarían mayor libertad de movimiento para los peatones y ciclistas¹⁷. Esta política pública de orden nacional constaría de tres etapas: la primera etapa: Pavimentación, reestructuración y rehabilitación vial; en esta etapa se implementaría la política pública de orden nacional en la ciudad de Valledupar, y se realizarían las siguientes acciones:

- **Pavimentación de 16 kilómetros de vías.** La carrera 41 o Calle Ancha de La Nevada, la carrera 42 que empalma con la diagonal 10 y termina en Don Alberto. La avenida 450 Años; estas vías ya se encontraban en ejecución en esos años y estaban en lista de espera para su intervención: La carrera 27 que sale a Villa Haydith; La continuación de la 44 hasta la Cuarta que llega hasta lo que se conoce como Los Milagros y La avenida de Los Algarrobillos.
- **Adecuación de seis intersecciones viales.** En estudios realizados a las vías se detectaron que hay glorietas que necesitaban una solución de tráfico inaplazable porque estaban generando caos vehicular. Estas son: las glorietas de La Ceiba, Los Gallos y María Mulata. También se harían nuevas rotondas para optimizar el tráfico: Glorieta 450 Años, Los Milagros y la última adecuación se haría en La Olímpica de Los Cortijos.
- **Rehabilitación de la malla vial.** Se intervendrían 8.33 kilómetros en rehabilitación de vías, las cuales fueron: Avenida calle 44 - Avenida Badillo y la Avenida Simón Bolívar desde el Terminal de Transporte hasta La Ceiba; la Avenida a Fundación entre la glorieta del Obelisco y la carrera 12.

- **Ciclo vías.** Se construirían 17 kilómetros de ciclo vías dentro de la infraestructura urbana para facilitar el transporte de las personas que se transportan en bicicleta: Se podría llegar en bicicleta desde el Terminal de Transporte hasta al río Guatapurí por una ciclo ruta que pasaría por toda la Avenida Simón Bolívar; otra que iniciaría en el Obelisco y terminaría en La Gobernación del Cesar; la Avenida calle 44, la Ciudadela 450 Años; la carrera 27 hasta Villa Haydith; la carrera 41 o Calle Ancha de La Nevada también tendrían ciclo vías. Para este proyecto los arboles serían una prioridad.

- **Rehabilitación de la malla vial del centro histórico.** El Centro Histórico se organizaría pensando para un “tráfico calmado” que usan muchas ciudades del mundo, el cual consiste en la nivelación de la calzada con el andén. La idea de la Administración Municipal era vender la ciudad como un portal turístico.

- **Rehabilitación del espacio público.** Se continuaría con la rehabilitación del espacio público desde La Ceiba hasta Las Piloneras; la Avenida La Popa hasta el Centro con andenes y separadores centrales.

- **Intervención de cinco paraderos por espacio público.** Se detectaron nudos en la ciudad en donde hay gran confluencia de pasajeros como UPC Sabanas, Terminal de Transporte, Mercado, Gobernación del Cesar y Centro. Allí construirían unos paraderos que serían puntos de encuentro social para la gente.

- **Construcción de tres portales.** También se construirían tres portales que son el inicio y la finalización de las rutas, pero además se pensaría para crear nuevas centralidades en la ciudad con el fin de promover polos de

desarrollo, estos portales estarán dotados de oficinas descentralizadas. Los tres portales quedarían en La Nevada, al noroccidente; 450 Años, al suroccidente y El Páramo, al sur.

7.2.4.2. OBSERVACIONES A LA GESTIÓN DEL MANDATARIO LOCAL FREDYS SOCARRAS REALES EN LO REFERENTE A TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASAJEROS.

Al obtener una victoria electoral con un fuerte respaldo popular, en representación de una amplia alianza de fuerzas políticas y sin ningún tipo de cuestionamientos, el mandatario FREDYS SOCARRAS REALES llegó al poder con un amplio margen de maniobra para concertar, negociar y decidir respecto a todos y cada uno de los asuntos de interés prioritario para el municipio de Valledupar. Dicha maniobrabilidad, el estilo reposado de gobierno del mandatario y el haber hecho formula con el actual Gobernador del Departamento, le han permitido avanzar a un mejor ritmo que sus antecesores en la implementación de las políticas públicas que le competen.

En el caso del transporte público urbano, Socarras Reales, logró en sus primeros meses de gobierno generar el consenso necesario para nombrar, posesionar y posicionar a la gerente del ente encargado de las mayores responsabilidades en la implementación del SETP en su versión local, el SIVA.

Una vez asumida la representación legal del ente, la funcionaria Katriza Morelli pudo, con base en trabajo adelantado por sus predecesores encargados por el Alcalde Socarras Reales, agilizar la ejecución de componentes cruciales en la implementación del SETP de Valledupar. Se trata por ejemplo de la socialización del proyecto con los diferentes actores sociales en él implicados, especialmente con las actuales empresas

prestadoras del servicio, contratación de estudios claves, entre los cuales resalta por su importancia el realizado por un equipo de expertos de la Universidad Nacional, denominado “DISEÑO EN DETALLE DE LA ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA, LEGAL Y FINANCIERA DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DE LA CIUDAD DE VALLEDUPAR – SETP, INCLUIDA LA LÍNEA BASE DE MOVILIDAD Y PLAN DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO DE VALLEDUPAR 2013 – 2034”. Una vez se definieron los diseños, se iniciaron obras de infraestructura, sobretodo de pavimentación en diferentes sectores de la ciudad.

Todo lo anterior pareciera indicar que finalmente los vallenatos podrían esperar que en el mediano plazo el SETP de su ciudad sea puesto en marcha y se convierta en la solución a sus problemas de movilidad y agregado. Sin embargo todavía falta superar escollos tales como la resistencia y la incredulidad de las empresas.

CONCLUSIONES

A lo largo del presente trabajo se pudo constatar como la profunda crisis que padece el sistema de transporte público de pasajeros de la ciudad de Valledupar desde el año 2004 al 2015, se gestó e incubó durante las décadas anteriores, se empezó a manifestar en la segunda mitad de la década pasada y se agudizó, hasta alcanzar el estado en los últimos 8 años.

Este continuo y sistemático proceso de deterioro en la calidad del referido servicio público esencial es el resultado de un conjunto de factores que confluyeron en el espacio y en el tiempo. Algunos de tales factores son, en mayor o menor medida, comunes a las demás ciudades del país, e incluso, a los demás países de América Latina y del Caribe (altas tasas de desempleo y subempleo, economía del rebusque, etc.), y otros son propios de la región, o mucho más marcados que en otras regiones del país. Dentro de estos últimos, los que más influyeron en la agravación de la problemática pública en cuestión fueron la falta de planeación estratégica y la cultura política regional.

Estos dos factores influyeron grandemente en que en el periodo de tiempo en el cual se sucedieron estas administraciones municipales, se agudizara los problemas del sistema de transporte urbano local y alcanzaran proporciones críticas; que dicho estado de cosas no fueran superadas. La falta de planeación estratégica y la cultura de resolver el día a día son un problema estructural de la administración pública en nuestro país, pero en la región del Valle de Upar el fenómeno es endémico.

La cultura de la improvisación en la gestión pública local se implementa desde los más altos cargos de elección popular, tanto uninominales como colegiados. A estos cargos con frecuencia llegan mandatarios y legisladores que perciben la planeación exigida desde otras instancias del Estado como una mera formalidad, como un cumulo de requisitos incómodos cuya forma hay que guardar para poder

acceder a la administración de los bienes públicos e influir en el curso de los acontecimientos generalmente en pro del beneficio particular o de grupo, sin importar, o a costas de sacrificar la prevención y solución de los problemas de interés general.

Los efectos de la falta de planeación y la cultura política regional en la dinámica de la administración del municipio de Valledupar se evidencian claramente en el tratamiento dado por las administraciones estudiadas, referente al tema del transporte público urbano de pasajeros. Estos gobiernos locales presentaron un alto grado de responsabilidad por el agravamiento de la crisis en el transporte público urbano local, dado que desde diferentes ángulos y con diversas decisiones, acciones u omisiones, cada una de estas administraciones contribuyó al paulatino empeoramiento de la situación. La responsabilidad de cada una de las administraciones locales, en el agravamiento de la crisis en la prestación del servicio público estudiado, se puede caracterizar de la siguiente manera:

CIRO ARTURO PUPO MARTINEZ (Del 01 de enero de 2004 al 31 de diciembre de 2007)

Demostró falta de visión e indiferencia total frente a los factores que afectaban la prestación del servicio. El mínimo de información que debía manejar respecto las proyecciones acerca del estado del parque automotor con que se prestaba el servicio y respecto a los procesos sociales y económicos que sucedían en el resto de ciudades país, sobretodo de la región Caribe, le permitía y exigía, en su calidad de mandatario, el diseño e implementación una política pública para prevenir que en su municipio se combinaran tales circunstancias en detrimento de la prestación del servicio público, como en la práctica ocurrió.

De otro lado, Pupo Castro tuvo durante sus cuatro años de gobierno y malas relaciones con la administración del entonces Gobernador del Cesar Hernando

Molina Araujo, cuyos proyectos políticos eran tan distantes que Molina Araujo nombro y mantuvo durante todo su periodo en el cargo de Secretario de Infraestructura del Departamento al principal rival de Pupo Castro en su elección a la alcaldía de Valledupar. Esta situación entorpeció al máximo la ejecución de obras de infraestructura en la capital con apoyo financiero del departamento, lo cual afecto al transporte público mediante un marcado proceso de deterioro de la malla vial de la ciudad y el estancamiento en su extensión a las nuevas áreas urbanizadas, sobretodo de estratos bajos que siempre son la mayoría.

RUBEN ALFREDO CARVAJAL RIVADENEIRA (1 de enero de 2008 al 5 de agosto de 2009 (por destitución))

Este mandatario era consciente que los SETP constituían la única opción real de intervenir exitosamente un problema tan complejo como lo era la crisis del transporte público urbano; era acogándose, implementando de la mejor manera, y sacándole el mayor provecho posible a nivel local a dicha política. Por ello y queriendo hacer una buena gestión en este sentido, este burgomaestre llego al poder con la clara intención de aprovechar la política del gobierno nacional denominada Ciudades Amables, de la cual hacen parte los SETP y avanzar al máximo y los más eficientemente posible en su implementación a nivel local.

Infortunadamente, la dinámica posterior a su elección, derivada de su evidente inhabilidad al momento de su inscripción como candidato a la Alcaldía de Valledupar, la cual culminó con su destitución y la celebración de elecciones atípicas, le causó grandes traumatismos a la administración pública local, de los cuales no fue exento el proyecto SETP. Su escaso margen de maniobra política y la voracidad de sus contradictores que sabían o calculaban el tiempo máximo que podía durar su gobierno obstaculizo enormemente la toma de decisiones y ejecución de acciones claves para la implementación.

De otro lado, por pertenecer a proyectos políticos irreconciliables, durante todo su periodo de gobierno, Carvajal Rivadeneira mantuvo pésimas relaciones con el entonces Gobernador del Cesar Cristian Moreno Panezo, que tampoco cooperó a mejorarlas, ni siquiera en pro de la ciudad capital de quienes lo eligieron con tanta esperanza. Tales relaciones complicaron y retardaron la ejecución de acciones del gobierno municipal en extremo claves para cumplir con los requisitos que el gobierno nacional estableció a las ciudades con el perfil de Valledupar para que pudiesen acceder a la puesta en marcha del SETP y que requerían de apoyo y de cuantiosas inversiones por parte del departamento. Se trata, como ya se dijo, entre otras acciones, de la ejecución de obras de infraestructura como la pavimentación y adecuación de vías claves para el SETP.

En conclusión, la falla ética de Carvajal Rivadeneira al inscribirse estando inhabilitado y sus nexos de familiaridad con el anterior Gobernador Hernando Araujo Molina, enemigo político de Moreno Panezo, dificultaron al máximo la gestión de Carvajal Rivadeneira, dando al traste con la posibilidad de que la ciudad se beneficiase de sus capacidades como gestor y administrador público, incluyendo lo que pudo haber hecho en cuanto al SETP.

LUIS FABIAN FERNANDEZ MAESTRE (13 de octubre de 2009 al 31 de diciembre de 2011 (elegido en elecciones atípicas para finalizar periodo del mandatario anterior).

Pese a que en su Plan de Desarrollo éste mandatario incluyese como un Objetivo estratégico el avanzar en proceso de construcción e implementación del SETP, incluyendo importantes objetivos y metas concretas, de forma parecida a su antecesor, tales intenciones se truncaron, entre otros motivos, por sus malas relaciones con el entonces Gobernados Cristian Moreno Panezo y su radicalidad en lo relativo a las decisiones que creía beneficiarían o se originaban en el accionar político

de éste. Tal comportamiento perjudicó especialmente la implementación del SETP en la capital del Cesar.

Ejemplo de ello fueron los problemas con el nombramiento de Wissam Farad Obregón como Gerente del ente encargado de la implementación del SETP capítulo Valledupar, cuya posesión el alcalde Fernández Maestre dilató y rechazó efectuar hasta finales de su periodo de gobierno, alegando vicios de trámite en su nombramiento.

En el corto periodo de gobierno de Luis Fabián Fernández, se observó otro claro ejemplo de cómo la cultura política de la región incide enormemente en los tiempos reales de ejecución de las más importantes políticas de gobierno.

FREDYS SOCARRAS REALES (2012 – 2015)

El haber llegado al poder sin ningún tipo de cuestionamientos, haciendo parte del mismo proyecto político del actual gobernado del Cesar Luis Alberto Monsalvo Gnneco, más el estilo reposado y conciliador del actual mandatario de los vallenatos le da un amplio margen de maniobra política, el cual supo aprovechar en pro de su gestión de gobierno y mucha mayor fluidez sus antecesores en la ejecución de sus políticas públicas.

En el caso de la implementación del SETP, entre el gobernador del Cesar y el alcalde de su capital decidieron, sin mayor dificultad, la titularidad de la representación del SETP local, cuya mera denominación, SIVA Valledupar (Sistema Estratégico de Transporte Público de Valledupar) constituye para los vallenatos símbolo de cambio en los tiempos de ejecución de tal política.

En su gobierno, Socarras Reales logró mayores niveles de coordinación entre las instancias municipales, departamentales y nacionales de gobierno, lo cual le

permitió acelerar los tiempos de implementación del SIVA Valledupar. Se constituyó la fiducia, se adelantaron los estudios técnicos y diseños definitivos de la fase III del SIVA Valledupar, que constituyeron el punto de partida y columna vertebral de la puesta en marcha del proyecto

Se indica que, en este periodo, finalmente los vallenatos pudieron esperar que en el mediano plazo el SETP de su ciudad fuese puesto en marcha y se convirtiera en alternativa de solución a sus problemas de movilidad y agregado, sin embargo todavía faltaba superar escollos tales como la resistencia y la incredulidad de las empresas prestadoras el servicio, algunos de cuyos afiliados/copropietarios veían con incredulidad la perspectiva de unificación y endeudamiento mancomunado a largo plazo.

RECOMENDACIONES

Es fundamental, mediante la educación, y sobre todo con el ejemplo, edificar en la región una mayor cultura ética en lo relativo a la administración pública regional para evitar que comportamientos anti éticos perjudiquen los intereses de la cosa pública, como es el caso, por citar solo un ejemplo, de aspiraciones a importantes cargos de elección popular con plena consciencia de estar impedido o inhabilitado para ejercerlos.

Trabajar desde lo público en la construcción a nivel local de una cultura de la planeación con la cual ir reemplazando la nociva cultura de la contingencia que hasta el momento predominó en las administraciones relacionadas en este trabajo.

La consecución del anterior objetivo debe necesariamente articularse con el incentivo a la investigación. Una investigación sobre el entorno local que arroje información pertinente y oportuna para la planeación estratégica y la acertada toma de decisiones. Para lo cual se requiere disponer de los elementos de juicio sobre los aspectos que pueden llegar a constituirse en temas de interés público que requieran intervención del gobierno local.

Trabajar desde lo público para generar al interior de la sociedad local la conciencia y el consenso requeridos para establecer y respetar reglas de juego político que permitan la prevalencia en los temas estratégicos del interés general ante los intereses particulares. De tal manera que se puedan implementar verdaderas políticas de estado con continuidad garantizada e independiente de la procedencia política de los mandatarios y su grado de cercanía con el administrador departamental de turno.

8. BIBLIOGRAFIA

LEY 105 DE 1993 - Ministerio de Transporte Recuperado de:
<https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/biblioteca-virtual/leyes-ordenanzas-y-acuerdos/75-ley-105-de-1993>

CONPES 3167 – (de mayo de 2002)
http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/conpes_3681.pdf

Resolución 11357 de 2012 (diciembre 10) Recuperad de:

https://www.medellin.gov.co/normograma/docs/resolucion_mintransporte_11357_2012.htm

Creación del SIVA (Acuerdo 016 - 8 septiembre 2010).

<https://www.siva.gov.co/images/archivos/Decreto-N-00027-de-2013-por-el-cual-se-modifica-el-Decreto-000558-de-2010.pdf>

Acciones jurídicas necesarias para la implementación del SETP. Recuperado de:

<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3549.pdf>

Política para mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros – (CONPES 3167 – de mayo de 2002) Recuperado de:

<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/CONPES/Econ%C3%B3micos/3368.pdf>

Política para mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros

<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3167.pdf>

Sistema estratégico de transporte público de pasajeros para el municipio de Valledupar.

Recuperado de: <https://www.siva.gov.co/images/archivos/Conpes-3656-de-2010-SETP-Valledupar.pdf>

Capacidad transportadora máxima autorizada a la totalidad de las empresas de transporte público. Recuperado:

<https://www.siva.gov.co/images/archivos/Decreto-N-000479-de-2010-por-el-cual-se-Adopta-el-SETP.pdf>

Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Pasajeros y/o mixto. Recuperado de: https://normativa.colpensiones.gov.co/colpens/docs/circular_supertransporte_0005_2007.htm

El Ministerio de Transporte construirá bahías de estacionamiento. Recuperado:

<https://www.invias.gov.co/index.php/servicios-al-ciudadano/normatividad/decretos/9-decreto-2171-de-1992>

Historia del Transporte y la Infraestructura en Colombia. 1 a ed. Colombia: Imprenta Nacional. Recuperado: <http://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2008/C-376-08.htm>

Departamento Nacional de Planeación. (2014). Plan Nacional de Planeación 2010-2014 “prosperidad para todos”. Recuperado de: <https://colaboracion.dnp.gov.co/cdt/pnd/resumen%20ejecutivo%20ultima%20version.pdf>.

El Tiempo. (2005). Proyectos para la competitividad. Recuperado de: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1622565> Espinoza Peñaloza, D., (2006), Eficiencia del Transporte Multimodal. (Trabajo de Grado, Universidad

Austral de Chile). Recuperado de:

<http://cybertesis.uach.cl/tesis/uach/2006/bmfcie.77e/doc/bmfcie.77e.pdf>

FEDESARROLLO. (2015). Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) 2015-2035. Colombia: Centro de Investigación Económico y Social.

González Correa, J., (2015). Contratación Logística en Colombia. Revista Semestre Económico, 18(38), 215-238. Recuperado de: <http://www.scielo.org.co/pdf/seec/v18n38/v18n38a9.pdf> Griffon Hoverwork, (2016).

Recuperado de: <http://es.griffonhoverwork.com/acerca-denosotros/%C2%BFpor-qu%C3%A9-elegir-un-hovercraft.aspx> Hidalgo, A., León, G., Pavón, J. (2002).

La Gestión de la Innovación y la Tecnología en las Organizaciones. Primera Edición. Editorial Piramide. Madrid.

Márquez Diaz, L., Cantillo Maza, V., (2011). Evaluación de los Parámetros de las Funciones de Costo en la Red Estratégica de Transporte de Carga para Colombia, Revista Ingeniería y Desarrollo, 29(2), 286-307. Recuperado de: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=85220757010>

Muller, J. (2004). El Impacto de la Apertura Económica sobre el Sistema de Transporte y el Desarrollo Regional en Colombia. Revista Territorios, (11), 145-172, Recuperado de: <http://www.redalyc.org/pdf/357/35701108.pdf>

Rodríguez C. (2013). Análisis del Transporte de Carga en Colombia, Para crear Estrategias que Permitan Alcanzar Estándares de Competitividad. (Trabajo de grado). Universidad del Rosario.

Stock Logistic. (2015)¿Qué son las plataformas logísticas? Recuperado de:
<http://www.stocklogistic.com/que-son-las-plataformas-logisticas/>

Steer Davies Glave. (2015). Diseño del modelo de demanda de transporte en el país – PMTI. Reporte preparado para la Financiera de Desarrollo Nacional S.A.

Schweitzer, M. (2002). El Sistema de Transporte en el Cono Sur: Los Nuevos Proyectos. Revista Estudios Fronterizos, 3(6). Recuperado de:
http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0187-69612002000200004

Steurer, R. (2006). Mapping Stakeholder Theory a New. Bussines Strategy and the Enviroment, 15, 55-69

Tuzinska y Gouarderes, (2017). Las redes Transeuropeas: Orientaciones. Universidad de Caldas. (2013). Proyecto Puerto Multimodal en La Dorada Caldas.

Universidad Externado de Colombia. (2017). Manual de citación Normas

Universidad del Rosario. (2006). Universidad, Ciencia y Desarrollo. Tomo II

El Plan Nacional de Desarrollo de la 2006 – 2010 Republica de Colombia (ley 1151 de 2007). Recuperado: https://www.mintic.gov.co/portal/604/articles-3821_documento.pdf

Ley 1151 de 2007- Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010. Recuperado:
<https://www.supervigilancia.gov.co/.../ley-1151-de-2007--plan-nacional-de-desarrollo>.

